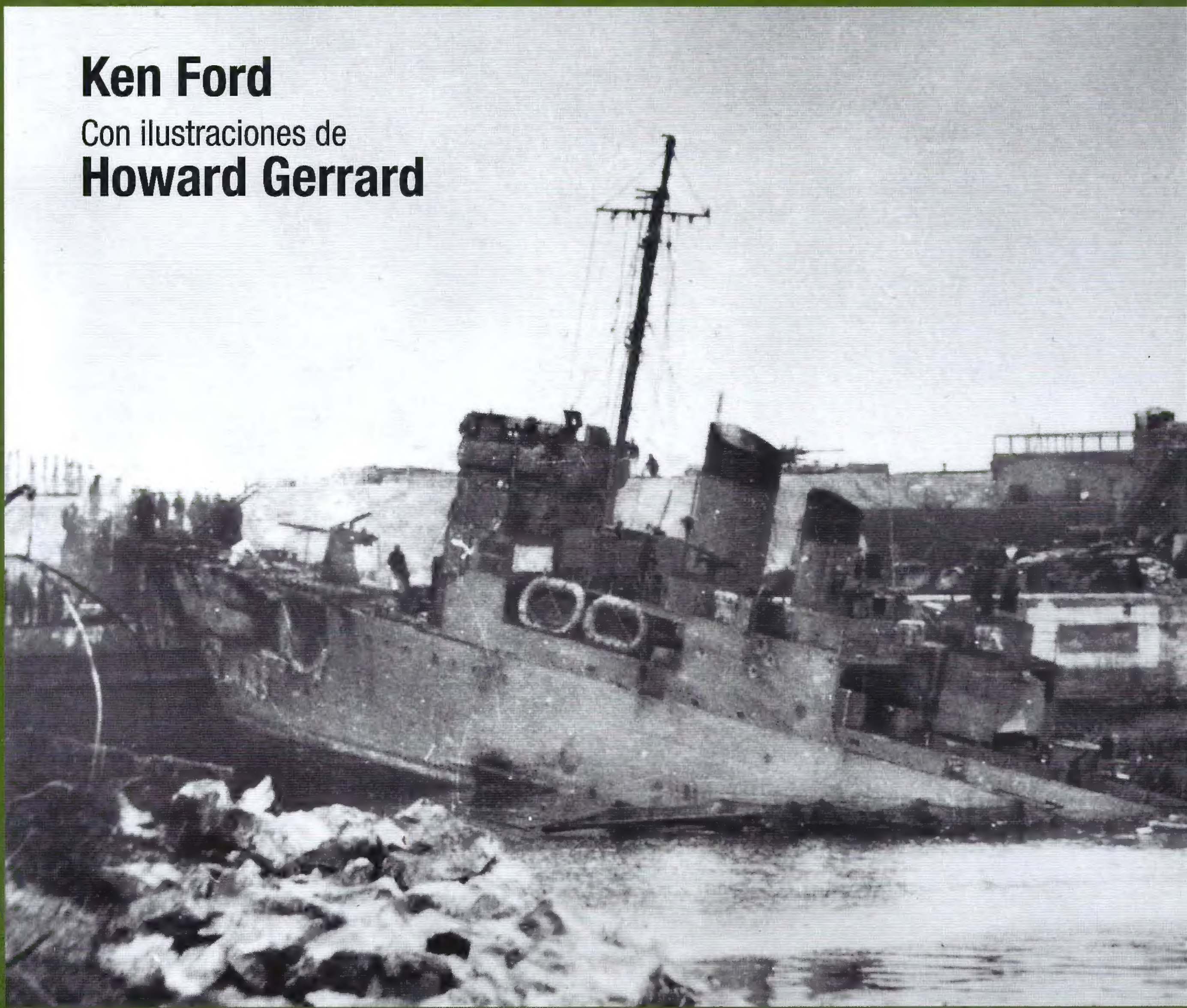
St-Nazaire, marzo de 1942

Gran asalto de comandos en Saint-Nazaire



Ken Ford
Con ilustraciones de
Howard Gerrard

OSPREY
PUBLISHING

St-Nazaire, marzo de 1942

Gran asalto de comandos en Saint-Nazaire

St-Nazaire, marzo de 1942

Gran asalto de comandos en Saint-Nazaire



Ken Ford • Con ilustraciones de **Howard Gerrard**

Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec
Traducción de Isabel Galera Ibáñez
Edición: Paco Sánchez Pina

Título original: *St Nazaire 1942: The Great Commando Raid*
Primera edición en Gran Bretaña, 2001. Osprey Publishing Ltd.

Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5561-7
Depósito Legal: M-7824-2008
Impreso en España. *Printed in Spain*

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES

GRUPO DE EJÉRCITOS	EJÉRCITO	CUERPO DE EJÉRCITOS	DIVISIÓN	BRIGADA
REGIMIENTO	BATALLÓN	COMPAÑÍA	INFANTERÍA	CABALLERÍA
ARTILLERÍA	CARROS	MOTORIZADO	AEROTRANSPORTADO	FUERZAS ESPECIALES

SUMARIO

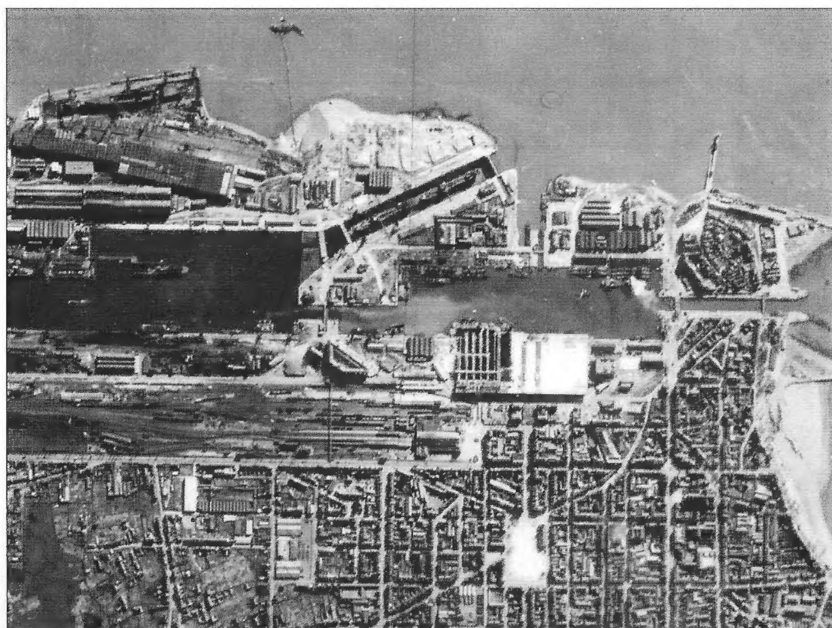


INTRODUCCIÓN

IZQUIERDA **El teniente coronel Augustus Charles Newman, a quien sus hombres conocían como «coronel Charles». Jefe del 2.° Comando, fue nombrado comandante de la fuerza militar para el ataque. La mayoría de los comandos que tomaron parte en la operación «Chariot» procedían del 2.° Comando. (Imperial War Museum, HU 16542)**

El 24 de mayo de 1941, el crucero de batalla HMS *Hood* y el acorazado HMS *Prince of Wales* se enfrentaron al acorazado alemán *Bismarck* y al crucero pesado *Prinz Eugen* en el Atlántico Norte. Después de sólo diez minutos de batalla, el orgullo de la flota británica, el *Hood*, estalló y se hundió. Entonces, los dos buques alemanes concentraron su fuego en el *Prince of Wales*, causándole daños. El combate terminó rápido y los buques británicos se retiraron, no sin antes tocar al *Bismarck* y abrir una brecha que causó una fuga de combustible y creó una vía de agua. Aquel mismo día, un poco más tarde, el *Bismarck* se separó del *Prinz Eugen* y puso rumbo al puerto francés de St-Nazaire. La historia contará que el buque alemán fue interceptado a medio camino por un convoy británico superior, que lo hundió.

St-Nazaire tenía el único dique seco de la costa del Atlántico capaz de albergar al acorazado alemán. En aquella época, la enorme esclusa Normandie, en el puerto de la ciudad francesa, era el dique seco más grande del mundo. Su construcción terminó en 1932 para albergar al buque de pasajeros *Normandie*, y, desde aquel momento, se constituyó como el centro de unos importantes astilleros dedicados a la construcción y reparación naval, que ya estaban a pleno rendimiento en la ciudad antes de la guerra. Cuando el *Bismarck* fue alcanzado por el fuego enemigo, el dique de St-Nazaire se convirtió en el destino más inmediato y lógico para el acorazado. Por fortuna para los británicos, el buque nunca llegó a puerto; de lograr ponerse a salvo en aquel perímetro tan protegido, el *Bismarck* se hubiera convertido en



La ciudad y el puerto de St-Nazaire, situados en la orilla occidental del río Loira, a 9,6 km del mar. La esclusa Normandie (antes, esclusa Louis Joubert) es la estructura en ángulo que puede verse en la parte central superior de la fotografía. También en la parte superior, a la derecha, penetrando en el río, está el espigón viejo. La zona de agua situada en el centro de la imagen es la base de submarinos, con las estructuras incompletas, abajo; a la derecha, la entrada sur a los muelles. (Imperial War Museum, C3465)



El acorazado alemán *Bismarck* tras recibir un impacto del HMS *Prince of Wales* durante la acción en la que fue hundido el HMS *Hood*. El *Bismarck*, con su castillo de proa hundido en parte, se dirige al gran dique seco de St-Nazaire, en la costa atlántica francesa, para ser reparado. (Imperial War Museum, HU 400)

una amenaza para el comercio del Atlántico, y habría sido un objetivo muy difícil de atacar. Este hecho fue puesto en evidencia poco después, cuando dos grandes acorazados, el *Schrnhorst* y el *Gneisenau*, se atrincheraron en Brest durante varios meses y sufrieron una serie de infructuosos bombardeos de la RAF, que apenas ocasionaron daños a los buques. En febrero de 1942, salieron del puerto y pusieron rumbo al canal de la Mancha, desafiando a la Royal Navy, a la Royal Air Force y a las numerosas baterías de la costa, para reunirse con otros acorazados alemanes en la relativa seguridad de los puertos bálticos.

El fin del *Bismarck* no liberó al Almirantazgo británico del fantasma de una poderosa fuerza de combate naval alemana operando con total libertad por el Atlántico, pues el *Bismarck* tenía un acorazado hermano aún más poderoso, el *Tirpitz* que, en aquellos momentos, estaba terminando su puesta a punto en Alemania. En 1942, Gran Bretaña asumía en solitario el peso de la guerra, y dependía de sus rutas navales para suministrar alimentos a su



La existencia de este buque de guerra, el *Tirpitz*, fue la principal razón del asalto. La mera amenaza del barco zarpando hacia el Atlántico Norte era suficiente para mantener a varios acorazados británicos preparados para reaccionar en caso de ataque. (Imperial War Museum, HU 2627)


SAINT-NAZAIRE, MARZO DE 1942
Tanque de Penhöet
Puente colgante norte
Compuerta norte
Sala de control de la compuerta sur
Antigua esclusa Louis Joubert (esclusa Normandie)
Depósito de combustible subterráneo
Dique para submarinos (en construcción)
Tanque de St-Nazaire (base de submarinos)
Dique para submarinos (terminado)
Sala de bombeo
Compuerta sur
Sala de control de la compuerta sur
Puente de la entrada vieja
Entrada vieja
Villa de St-Nazaire
Plaza de la Vielle Ville
Puente levadizo
Ciudad Vieja
Espigón viejo
Faro
Puente de carretera a la entrada sur
Central eléctrica
Entrada nueva (sur)
Embarcadero oriental
Embarcadero occidental
N
0
250 yardas
0
250 m

población, así como para trasladar el material bélico que necesitaba para continuar la guerra contra las fuerzas del Eje de Alemania e Italia. El éxito de la campaña de los submarinos alemanes contra los buques británicos causó momentos duros y de escasez; sin embargo, cabía la posibilidad de atacar, y a menudo detener, a los U-Booten (submarinos) alemanes con pequeños destructores y fragatas. Los acorazados y los cruceros de batalla eran una cuestión completamente aparte. Aquellos grandes leviatanes sólo podían contrarrestarse con otros buques del mismo tipo o bien por medio de la aviación, y la disponibilidad de estas armas en las grandes extensiones del Atlántico Norte era limitada.

En enero de 1942, el *Tirpitz* se puso en marcha y abandonó el Báltico para refugiarse en los fiordos de Noruega. La amenaza que el crucero suponía, así como el daño que podía infligir a las vitales rutas de suministro, se convirtieron en una obsesión para el primer ministro Winston Churchill. La mera existencia del *Tirpitz* significaba que cuatro buques capitales británicos estaban obligados a estar preparados en todo momento para zarpar hacia las profundas aguas del Atlántico. Además de esta fuerza, había otros dos cruceros de batalla proporcionados por los norteamericanos, que habían entrado en la guerra en diciembre de 1941. Churchill comunicó a su Estado Mayor que su objetivo prioritario era la destrucción del gran buque de guerra alemán. Incluso llegó a afirmar que la estrategia de la guerra entera dependía de su mera existencia. Los líderes de Gran Bretaña no ignoraron este mensaje, pues conocían muy bien la terrible reputación del *Tirpitz*. En aquel momento, tanto la Royal Navy como la Royal Air Force ya estaban diseñando estrategias para utilizar sus mejores recursos contra el crucero alemán.

Mientras que una parte del Almirantazgo planeaba destruir el *Tirpitz* cuando estuviera anclado, otros sopesaban la cuestión de qué medidas sería necesario tomar si el buque llegara a zarpar. El Almirantazgo sabía que si el *Tirpitz* se aventuraba por el Atlántico, necesitaría un refugio seguro al que regresar, especialmente en caso de sufrir daños, como le había sucedido al *Bismarck*. El único dique lo suficientemente grande para acoger el buque y repararlo, si era necesario, se encontraba en el puerto de St-Nazaire. Así pues, si se impedía a los alemanes acceder a este lugar, era improbable que la Armada alemana se arriesgara a mandar el *Tirpitz* al Atlántico. En este caso, si el crucero realizaba alguna salida, ésta quedaría confinada a las heladas aguas del Ártico, surcadas por los convoyes. Era imprescindible encontrar un medio para inutilizar el dique seco.

CRONOLOGÍA

1932

Abril En el puerto de St-Nazaire se finaliza la puesta a punto del dique seco más grande del mundo, pensado para acoger al gran crucero de lujo transatlántico *Normandie*.

1940

10 de mayo Hitler inicia la invasión de Francia y los Países Bajos, y termina con toda resistencia.

4 de junio El grueso de la Fuerza Expedicionaria Británica es evacuado de Dunkerque.

17 de junio El crucero *Lancastria* es hundido mientras evacua las últimas tropas de la Fuerza Expedicionaria Británica de St-Nazaire. Desaparecen más de 4.500 personas, la mayor pérdida de vidas humanas acaecida en un solo acontecimiento en la historia naval de Gran Bretaña.

21 de junio Francia se rinde y firma un armisticio con Alemania, en el que acepta la ocupación de la mitad del país por parte de los nazis. El Ejército alemán ocupa toda la costa atlántica de Francia.

1941

24 de mayo El acorazado alemán *Bismarck* resulta dañado en una acción contra la Royal Navy en el Atlántico Norte y se hunde camino del dique seco de St-Nazaire.

Agosto El acorazado alemán *Tirpitz* está casi preparado en el Atlántico, y el Almirantazgo británico considera la posibilidad de que este buque, junto con otros cruceros pesados, pueda amenazar las rutas de los aliados en el Atlántico Norte, y que el dique seco de St-Nazaire se convierta en refugio y astillero para los buques alemanes.

Octubre El Almirantazgo considera distintos planes para impedir que el enemigo acceda a la esclusa Normandie, pero no encuentra ninguna solución viable y el problema es archivado.

1942

Enero El *Tirpitz* está preparado para la acción y abandona el Báltico en dirección a los fiordos de Noruega. Churchill establece como prioridad acabar con los acorazados enemigos, y consulta a lord Mountbatten (jefe del Mando de Operaciones Combinadas) acerca de las posibilidades para dejar fuera de servicio la esclusa Normandie.

7 de febrero Mountbatten presenta el borrador del plan de destrucción de la esclusa Normandie (operación «Chariot») al vicejefe del Estado Mayor Naval. El plan prevé que las fuerzas navales, ataquen las compuertas del dique; al mismo tiempo, actuaría una fuerza de comandos que destruiría las instalaciones del puerto.

23 de febrero El teniente coronel Newman es nombrado comandante de la Fuerza Militar de la operación «Chariot».

3 de marzo Un comité del Alto Mando aprueba el ataque.

12 de marzo Las lanchas motoras se concentran en Falmouth.

13 de marzo El HMS *Princess Josephine Charlotte* llega a Falmouth con el grueso de los comandos que tomarán parte en la operación.

18 de marzo La MGB 314, donde Ryder y Newman establecen su cuartel general, llega a Falmouth.

22 de marzo En un ejercicio nocturno, las fuerzas de la operación «Chariot» intentan forzar las defensas del muelle de Devonport (Plymouth). El ejercicio resulta caótico.

25 de marzo El destructor HMS *Campbeltown* llega a Falmouth con su nuevo comandante, el capitán de corbeta Beattie.

26 de marzo El HMS *Campbeltown* y la flotilla de buques menores que va a participar en el ataque zarpan hacia St-Nazaire.

27 de marzo La flota se hace a la mar.

28 de marzo, 01:34 h El HMS *Campbeltown* embiste la compuerta exterior de la esclusa Normandie en St-Nazaire, y los comandos empiezan a destruir las instalaciones del puerto.

28 de marzo, 10:35 h El HMS *Campbeltown* abre fuego, destroza la compuerta exterior, y deja la esclusa Normandie fuera de servicio durante el resto de la guerra.

EL PLAN DE ATAQUE

En 1942, la esclusa Normandie, en St-Nazaire, se había convertido en un objetivo estratégico de primer orden. Sin embargo, era un blanco difícil de atacar. Los estrategas se habían planteado el reto de cómo destruir el dique durante varios meses, incluso antes de que Churchill presionara a su Estado Mayor para proyectar un modo de acabar con el *Tirpitz*. Se habían propuesto diversos planes de ataque, pero las dificultades intrínsecas de una misión de aquel calibre parecían inconmensurables.

En aquella época, el bombardeo de precisión no era la ciencia exacta en que se convirtió en los años posteriores a la guerra. La capacidad de la RAF para alcanzar un objetivo concreto en un ataque nocturno en la primera línea del fuego antiaéreo concentrado del enemigo era cuestionable. Los ataques de la RAF en St-Nazaire eran relativamente ineficaces, y nunca se había conseguido destruir ninguna clase de instalaciones vitales. Además, había población civil francesa en las proximidades del dique, y el Gobierno bri-



Se sabía que bombardear una instalación portuaria no era una manera muy efectiva de destruir las estructuras principales de un muelle. Un ataque tal podía destruir grandes áreas de edificios y tinglados, pero era menos probable que pudiera llegar a alcanzar y destruir artes tan importantes como las compuertas, las grúas o las salas de bombeo. En la imagen, unos bombarderos a gran altura atacan el puerto de St-Nazaire. (Imperial War Museum, C3462)



El crucero *Normandie*, el orgullo de la flota francesa, en el gran dique seco de St-Nazaire, antes de la guerra. Al fondo de la imagen se encuentra la sala de control de las compuertas, conectada a la compuerta exterior del muelle mediante una larga cámara inundada. El muelle se abría empujando esta compuerta sobre unas estructuras rodantes y desplazándola otra vez hacia la cámara. Tras la cámara se encuentra la sala de bombeo. La esclusa también servía de compuerta, uniendo el tanque de Penhöet con el río Loira. (Imperial War Museum HL 53265)

tánico se mostraba reacio ante la idea de sacrificar vidas inocentes. Todo aquello significaba que la RAF no tenía capacidad de maniobra para efectuar un ataque con la suficiente potencia como para causar daños significativos en el dique. Estaba claro que, si se quería dejar fuera de servicio la esclusa Normandie, la solución no era bombardearla desde el aire, ya que los británicos no disponían de los medios para ello.

Realizar un ataque de superficie contra aquel puerto, tan defendido con las técnicas de la época, tendría como resultado que el enemigo detectase el movimiento bastante antes de efectuar el desembarco; la posibilidad de llevar un buque de desembarco lo bastante cerca del puerto como para lanzar un número suficiente de lanchas llenas de soldados para atacar los diques estaba, sin duda, condenada al fracaso. El puerto de St-Nazaire se encuentra a 8 km por encima del traicionero estuario del río Loira, y sólo



El crucero de lujo *Infinity*, de reciente construcción, descansa en la esclusa Normandie para ser alistado antes de su entrega a sus propietarios. El buque apunta a la compuerta sur, que fue embestida por el *Campbeltown* durante el asalto. (Colección del autor)

es posible acercarse a él por vía marítima a través de un estrecho canal que, en 1942, estaba rodeado de baterías de costa. Cualquier barco que intentara anclar lo suficientemente cerca de la costa y mandar lanchas de pequeño tamaño sería bombardeado hasta su destrucción; la misma suerte correrían las lanchas de desembarco que intentaran remontar el río hasta las instalaciones del puerto.

El Ejecutivo de Operaciones Especiales (Special Operations Executive, SOE) estudió la posibilidad de que sus agentes en Francia pudieran sabotear las compuertas de la esclusa. Los estrategas de este organismo llegaron a la conclusión de que la cantidad de explosivos que sería necesaria, así como el número de efectivos que deberían llevar a cabo tan compleja operación, estaba muy por encima de sus limitados recursos. Así pues, la cuestión se consideró inviable y fue archivada durante todo el año 1941. En enero de 1942, a causa de la insistencia de Churchill sobre la necesidad de dar total prioridad a la amenaza del *Tirpitz*, lord Mountbatten, jefe del Mando de Operaciones Combinadas, recibió el encargo de evaluar de nuevo la situación y de encontrar un medio para de destruir la esclusa Normandie. En esta ocasión se halló una solución. Era sabido que, a finales de marzo, aquella zona se veía afectada por las mareas primaverales, en particular muy altas, que permitirían la navegación de embarcaciones de poco calado por los bancos de arena y entre los obstáculos que salpicaban el estuario del Loira; esto era preferible a acercarse a los diques a lo largo de la línea del canal, que estaba fuertemente defendida. Era evidente que el tipo de embarcaciones de desembarco de que disponían en Operaciones Combinadas en aquel momento –los *ferries* que se utilizaban para cruzar el canal de la Mancha adaptados para la guerra– era inadecuado para llevar a cabo un plan de este calibre, pero si se pudiera encontrar un buque lo suficientemente ligero como para superar los escollos y lo suficientemente pesado como para llevar una gran carga de explosivos con los que reventar la compuerta exterior del dique seco, existiría una oportunidad para llevar a cabo la operación.

Teniendo en cuenta las escasas posibilidades de atacar la esclusa Normandie, el equipo de Mountbatten en Operaciones Combinadas empezó a trazar un plan. El 31 de enero, ya estaba esbozado un esquema que consideraba la mayor parte de los problemas que pudieran surgir durante la operación, y fueron previstas soluciones para las peores eventualidades.

El plan proponía que el peso de la operación recayera en dos destructores cuyo peso sería aligerado. El primero estaría cargado de explosivos y llevaría una fuerza de ataque de comandos entrenados para llevar a cabo misiones de demolición. El destructor embestiría la compuerta exterior de la esclusa; entonces, las tropas desembarcarían y colocarían las cargas explosivas necesarias para volar las instalaciones del puerto. A continuación, mediante un mecanismo de acción retardada, el destructor estallaría destruyendo la compuerta exterior. El segundo destructor, que actuaría de escolta, estaría encargado de evacuar a la tripulación del primer destructor, así como a los comandos, en cuanto la misión se hubiera cumplido. Para distraer la atención del enemigo mientras se llevaba a cabo la estrategia, la RAF efectuaría una serie de ataques aéreos en las proximidades del puerto. El plan estaba plagado de imprevistos y era muy peligroso, pero al menos abría la posibilidad de organizar una operación de vital importancia para el desarrollo de la guerra.

Cuando el plan fue presentado a los jefes del Almirantazgo, éstos reaccionaron negativamente. No podían aprobar la pérdida segura de uno de

sus destructores, cuando, además, había grandes probabilidades de perder un segundo buque en el proceso. Pese al hecho de que la destrucción de la esclusa Normandie era uno de sus principales objetivos, el Almirantazgo se negó a proporcionar los dos destructores obsoletos que eran necesarios para la misión. Sin embargo, aceptaron utilizar como ariete un viejo barco de la Francia libre, el *Ouragan*, y organizar una flotilla de lanchas motoras para transportar a las fuerzas de ataque y evacuarlas en cuanto hubiera finalizado la ofensiva. No era una solución perfecta, pero, al menos, el plan ya podía ser presentado a la Junta del Estado Mayor para su aprobación.

Tampoco los mandos de la RAF estaban demasiado entusiasmados, pues no les gustaba la idea de que se les asignaran objetivos que ellos mismos no hubieran elegido. El número de aviones que ofrecieron para llevar a cabo las maniobras de distracción para el comando de demoliciones disminuyó a medida que se acercaba el momento de la operación. El propio Churchill temía que las incursiones aéreas produjeran bajas entre la población civil francesa, y ordenó atacar sólo si los objetivos del astillero eran bien visibles.

El plan fue aprobado el 3 de marzo con el nombre de operación «Chariot». Sin embargo, a los jefes del Estado Mayor no les seducía la idea de utilizar un buque francés, ya que esto obligaría a emplear tropas francesas para el ataque y, en consecuencia, a entablar conversaciones con el líder de la Francia libre, el general Charles de Gaulle, un individuo que, en sus mejores momentos, resultaba complicado. Esto, por fuerza, además ampliaba el círculo de personas que estaban en el secreto de la operación, así como de cuándo y dónde iba a producirse el ataque. Así pues, se llegó a la conclusión de que era preferible encontrar un destructor de la propia Royal Navy que se hubiera quedado anticuado antes que arriesgar la seguridad de la operación.

FORMACIÓN DEL EQUIPO

El Mando de Operaciones Combinadas era una organización interdepartamental creada con el único propósito de luchar contra el régimen nazi. Después de la caída de Francia, Gran Bretaña estaba sola para enfrentarse a la maquinaria de guerra de Hitler, y, en aquel momento, el país no podía permitirse el lujo de llevar a cabo una ofensiva a gran escala contra el enemigo. Sin embargo, la idea de permitir que Alemania quedara impune ante la ocupación de estos territorios era inaceptable. Churchill estaba decidido a causar a los alemanes la máxima alarma y confusión en aquella zona de Europa. También era importante que el Ejército británico no adoptara una mentalidad defensiva y que sólo reaccionara ante los movimientos del enemigo en lugar de tomar la iniciativa. Era necesario explotar al máximo el espíritu ofensivo, tanto para mantener alta la moral del país como para realizar una propaganda efectiva en el extranjero.

El principal papel del Mando de Operaciones Combinadas era llevar a cabo incursiones a lo largo de la línea de la costa ocupada por el enemigo, obligando a los alemanes a destinar tropas para la vigilancia de los puertos importantes, así como a instalar defensas costeras y otros dispositivos de vital importancia. La mera amenaza de que pudiera producirse un ataque en estos puntos inmovilizaba a muchos hombres valiosos que Hitler podía necesitar en otros lugares.

El Mando de Operaciones Combinadas no era un departamento en sí mismo, sino que dependía de la cooperación del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea para que cada una de ellas proporcionara la ayuda necesaria para llevar a cabo sus misiones. A causa de esta circunstancia, numerosas operaciones eran modificadas o canceladas porque no se facilitaban los medios de transporte o los recursos necesarios. Sin embargo, Operaciones Combinadas disponía de sus propias tropas, comandos del Ejército, que ejecutaban las acciones. Estos comandos, formados por hombres escogidos y entrenados en técnicas de ataque, actuaron por primera vez justo después



Un remolcador maniobra y un submarino de la 7.ª Flotilla en la base de St-Nazaire. La imagen fue tomada en el verano de 1942, después del asalto. La construcción de los diques para submarinos (al fondo de la imagen) se había terminado justo a tiempo de recibir a la 6.ª Flotilla de Submarinos en el puerto. (Bundesarchiv 27/1495/20)

de la caída de Francia, en 1940. En sus comienzos, el Mando de Operaciones Combinadas estaba un tanto desorganizado, y las distintas unidades que lo formaban no disponían de equipamiento especializado ni tampoco recibían una formación específica, pero a medida que avanzaba la guerra, evolucionaron hasta convertirse en equipos humanos muy motivados, con una gran confianza en su potencial y con muchas ganas de entrar en acción.

En 1942, los comandos del ejército habían sido organizados en una Brigada de Servicios Especiales (Special Service Brigade) compuesta por doce comandos individuales al mando del general de brigada Charles Haydon. Cada comando estaba formado por unos 500 efectivos, procedentes de la mayor parte de cuerpos y regimientos del Ejército. Estos hombres se sometían a un duro entrenamiento, y los voluntarios que sobrevivían al riguroso proceso de selección se convertían en soldados autosuficientes, disciplinados y con un conocimiento sobresaliente de las técnicas necesarias para sembrar el terror en las zonas de Europa ocupadas por los nazis. Los que no superaban el entrenamiento, regresaban a sus respectivas unidades.

El teniente coronel Charles Newman fue elegido jefe de los comandos seleccionados para el asalto a St-Nazaire. Antes de la guerra, Newman, constructor de profesión, había sido oficial del Regimiento de Essex. A sus 38 años, parecía mayor a los ojos de sus subordinados más jóvenes, la mayor parte de las cuales no habían cumplido los treinta, pero su capacidad de liderazgo y de relacionarse con sus hombres le convirtieron en un oficial popular y respetado. A principios de 1940, Newman, actuó como comandante de la 3.ª Compañía Independiente de Noruega, y permaneció con la unidad en calidad de segundo cuando ésta fue absorbida por el 1.er Batallón de Servicios Especiales . Sin embargo, se comprobó que estas unidades de servicios especiales tenían demasiados efectivos –más de 1.000 clases y oficiales– y eran difíciles de manejar, por lo que, en marzo de 1941, fueron divididas en dos comandos individuales de igual número de efectivos. Newman fue nombrado comandante del 2.° Comando, y pasó todo el año siguiente trabajando para conseguir su máximo rendimiento.

Con Charles Newman al mando de la operación, era evidente que el grueso de los hombres asignados al asalto procederían del 2.° Comando. También se dio la oportunidad de adquirir experiencia en combate a los soldados de otras unidades de comandos. Hasta ese momento se habían planeado, ensayado y cancelado tantas maniobras, que la Brigada de Servicios Especiales sospechaba que algunos comandantes nunca darían la orden de acción. Así pues, algunos soldados y oficiales selectos de los otros comandos fueron asignados a la fuerza de ataque de Newman, de modo que efectivos procedentes de todas las unidades podrían participar en la batalla.

Todos los soldados destinados a esta misión tenían una amplia experiencia en técnicas de asalto, pero la operación de St-Nazaire también les exigía que aprendieran nuevas habilidades, especialmente en lo relativo a la demolición de los objetivos que les aguardaban. En este campo, el Mando de Operaciones Combinadas tuvo suerte, pues encontró un experto en la demolición de muelles. El capitán Bill Pritchard, que pertenecía al Cuerpo de Ingenieros Reales (Royal Engineer), había entrado en acción en Francia en 1940, y había sido de gran ayuda en la demolición de puentes en la retaguardia de las tropas británicas que se batían en retirada. Hijo de un maestro armador de Cardiff, antes de la guerra había trabajado como aprendiz de ingeniero en los astilleros de la Great Western Railway. Era, pues, comprensible que pusiera su experiencia en materia de instalaciones portuarias

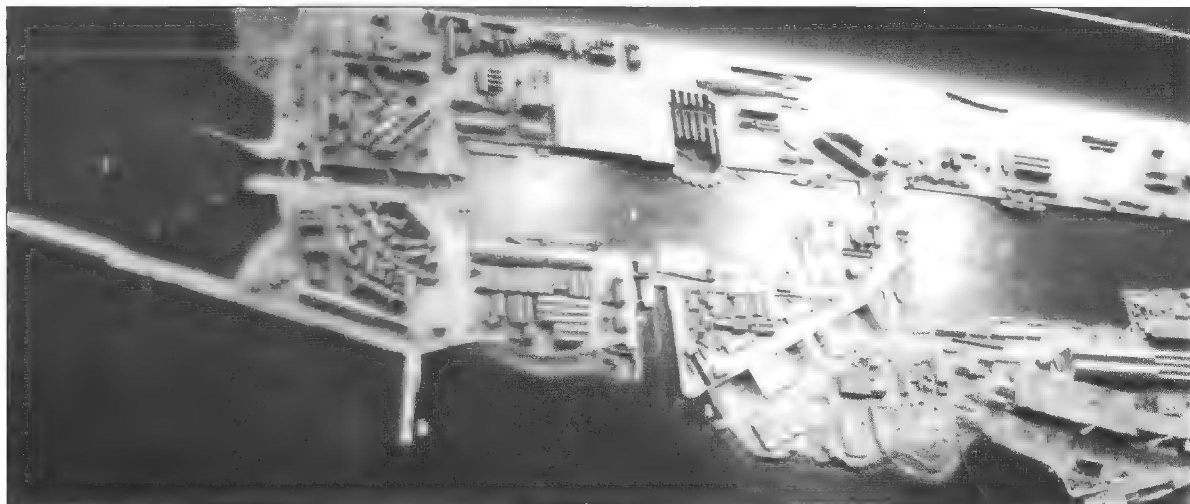
al servicio de su país tras su regreso de Dunkerque. Por casualidad, uno de los muelles que Pritchard estudió, y sobre el cual emitió un informe, era el de St-Nazaire. El capitán llegó a la conclusión de que la maquinaria más importante para el funcionamiento del muelle no podía ser destruida de forma efectiva por medio de bombardeos al azar. Para asegurarse de que las instalaciones quedaran totalmente destruidas, había que colocar cargas explosivas en puntos críticos de las propias instalaciones. En su informe, Pritchard había señalado esos puntos y había esbozado algunas posibilidades para destruirlos. Asistiendo a Pritchard en esta labor se encontraba otro oficial de zapadores, el capitán Bob Montgomery, también poseedor de valiosísimos conocimientos acerca de técnicas de demolición de instalaciones portuarias. Fue una gran suerte que Operaciones Combinadas localizara a aquellos dos expertos oficiales, que fueron puestos de inmediato a disposición de Newman para diseñar el asalto.

El capitán de fragata Robert Ryder se unió al equipo como comandante del contingente de la Royal Navy que participaba en la operación. A sus 34 años, Robert Ryder era un oficial con una gran experiencia en el mar: durante tres años prestó servicio a bordo de un submarino, y durante otros tres estuvo al mando de una goleta que llevó a cabo una larga expedición por el Ártico. En una ocasión, su buque fue torpedeado por un submarino alemán y pasó cuatro días a la deriva agarrado a una tabla de madera. Más tarde se le confió la fragata HMS *Fleetwood*, que mandó durante seis meses, y perdió el buque de desembarco *Prince Philippe*, que colisionó al atravesar un banco de niebla. Cuando fue asignado a las fuerzas de St-Nazaire, Ryder estaba postrado en un escritorio en un edificio del Estado en el sur de Inglaterra, aquejado del «mal del almirante» por haber perdido su último barco. La orden para que se incorporara a esta empresa del asalto a St-Nazaire era el tónico que necesitaba.

La tarea de Ryder era organizar e implementar el plan naval que debía colocar 200 comandos en los confines de los astilleros de St-Nazaire y hacer estallar su maquinaria, llevar un viejo destructor cagado de explosivos directamente a la compuerta sur de la esclusa Normandie y, por último, sacar a todos los hombres que participaran en la operación del lugar de los hechos y llevarlos de vuelta a Inglaterra sanos y salvos. Era una misión de la máxima importancia, pero si alguien podía llevarla a cabo con éxito, ése era Ryder.



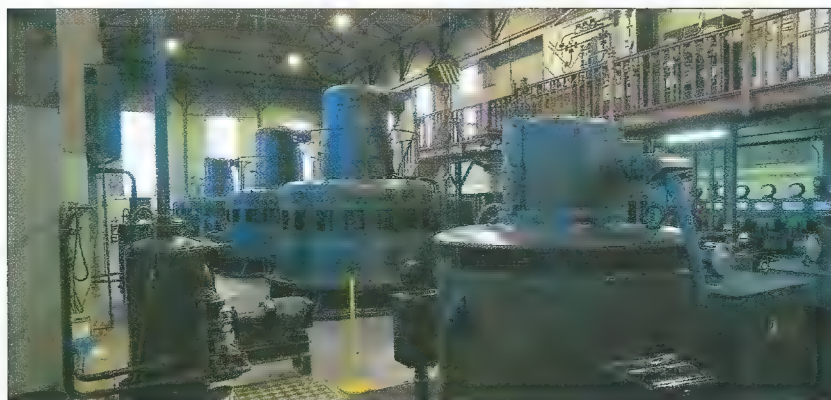
El capitán de fragata Robert Edward Dudley Ryder, comandante de las fuerzas navales de la operación «Chariot». Antes del asalto estaba destinado a un despacho en Wilton House (Wiltshire), pues había caído en desgracia ante el Almirantazgo por la pérdida de su último buque como resultado de una colisión. (Imperial War Museum HU 1916)



La maqueta utilizada durante la fase de planificación y entrenamiento del asalto, expuesta en el Imperial War Museum de Londres. (Colección del autor)



El barco de pasajeros *Infinity* ocupa, en la actualidad, la esclusa Normandie; en el centro de la imagen, a la popa del buque, se observa la compuerta sur. La compuerta de acero era un blanco demasiado pequeño para que Beattie pudiera destruirlo desde el *Campbeltown*, una tarea que dificultaba el fuego enemigo y los proyectores. El sólo hecho de que hubiera logrado localizar la compuerta fue un pequeño milagro de un experto marino. (Colección del autor)



La sala de máquinas de la sala de bombeo de la esclusa King George V, en Southampton. Los equipos de comandos aprendieron las técnicas de demolición necesarias en estos enormes motores y se familiarizaron con las instalaciones del puerto. (Joe Low)

El comando del teniente coronel Charles Newman debía proporcionar las fuerzas de combate para la operación, mientras que los equipos de demolición debían componerse de grupos de oficiales y hombres de otros comandos. Se seleccionó un centenar de entre los mejores hombres de Newman, que fueron sometidos a un entrenamiento intensivo en las diferentes técnicas de combate nocturno, bajo la mirada vigilante del vicejefe del 2.º Comando, el comandante Bill Copland. Estos hombres recibieron el encargo de formar escuadrones de escolta para los equipos de demolición, Debían tomar, asegurar y sostener unas posiciones vitales para la operación, así como mantener al enemigo a raya mientras los equipos de demolición hacían su trabajo.

Los equipos de demolición estaban compuestos por hombres de los Comandos 1, 3, 4, 5, 6 y 12, y fueron enviados a Burntisland, en el estuario del Forth, para seguir un entrenamiento especializado en destrucción de instalaciones portuarias. Allí, los efectivos fueron divididos en equipos, que Pritchard y Montgomery adiestraron en el manejo de explosivos modernos. Poco a poco se concretó el papel que estos grupos iban a desempeñar en la operación, y cada uno de ellos pasó a concentrarse en la tarea de acabar con el objetivo concreto asignado. Los dos oficiales de zapadores instruyeron a los hombres sobre la forma y peso de las cargas que debían colocar, y les mostraron cómo identificar los puntos precisos donde situarlas para conseguir el máximo efecto. Las tropas practicaron una y otra vez hasta que supie-



Un oficial de la Armada y su esposa posan con los oficiales del 2.º Comando. El teniente coronel Newman, con pipa y bastón, está en el centro de la imagen. A la izquierda en la primera fila, se encuentra el comandante Hill Copland, segundo de Newman; a la derecha de esta misma fila, el capitán D. W. Roy. (Imperial War Museum, H8204)

ron manejar los explosivos con total confianza. Visitaron el astillero de Rosyth para familiarizarse con el tipo de trabajo que se llevaba a cabo en un puerto; allí también les mostraron los puntos más vulnerables en caso de ataque: grúas, embarcaciones, compuertas, cañones, equipamiento eléctrico y generadores. Los oficiales mostraron a los soldados todos y cada uno de estos puntos, e identificaron sus puntos débiles. A menudo, los explosivos no eran siempre la mejor opción para algunas tareas concretas, y que otros sistemas, como los dispositivos incendiarios o la mera fuerza bruta con martillos y hachas podían ser métodos de destrucción igualmente efectivos.

Desde Burntisand, los equipos de demolición quedaron divididos en dos unidades, que se enviaron a los muelles de Cardiff o de Southampton para practicar las técnicas que habían aprendido en aquellos grandes puertos comerciales. Cada unidad debía completar una tarea concreta en un tiempo determinado y en la oscuridad, y a menudo prescindiendo de los hombres clave de cada grupo, que, de repente, eran contados como baja. Practicaron una y otra vez, hasta que adquirieron la destreza suficiente como para llevar a cabo la misión con los ojos vendados en el tiempo mínimo.

En Southampton, los simulacros se llevaron a cabo en el gran dique seco King George V, que era una réplica casi exacta de la esclusa Normandie, ya que había sido diseñado a partir de ella. Era un poco más largo que el dique francés, pero también más estrecho. El teniente Stuart Chant y sus hombres perfeccionaron la técnica del descenso por las oscuras escaleras metálicas de la sala de bombeo para colocar explosivos imaginarios en las vulnerables bombas del fondo del pozo. Los tenientes Brett y Burtenshaw treparon por la esclusa para colocar cargas explosivas en sus paredes de acero, mientras que los tenientes Purdon y Smalley se concentraron en hacer volar la sala desde la que se abría y se cerraba la enorme esclusa. Después de una semana, los grupos de Southampton y Cardiff intercambiaron posiciones para que todos los hombres tuvieran la oportunidad de adquirir experiencia en todas las tareas, pues, pese a que cada grupo estaba especializado en un aspecto concreto de la demolición, si por cualquier razón era imposible llevar a cabo dicha misión, también debían ser capaces de reconocer otros objetivos vulnerables para el ataque.

El entrenamiento fue exhaustivo, y cuando llegó la hora de llevar a cabo la demolición en Francia, en la oscuridad y bajo el intenso fuego enemigo, los hombres eran capaces de realizar el trabajo con la precisión de un reloj.

EL HMS *CAMPBELTOWN* Y LAS UNIDADES MENORES

Hacia el 28 de marzo, con el plan de la incursión ya maduro, el Almirantazgo todavía no había hallado un destructor que pudiera utilizarse en la operación; en su lugar, había ofrecido un submarino, que Ryder y Newman consideraron totalmente inadecuado. Ambos sabían que las tropas estarían en malas condiciones y serían demasiado vulnerables después de pasar los tres días que duraría el viaje a Francia confinados en una embarcación de estas características.

Entonces, Ryder y Newman plantearon la posibilidad de utilizar sólo lanchas motoras para trasladar tanto a los comandos como los explosivos a St-Nazaire, y que podrían volar la esclusa colocando las cargas directamente en su interior. Sería una tarea muy difícil de llevar a cabo y, al final, decidieron que era imposible. Los comandantes se resignaron ante la idea de que, al no ser posible conseguir un destructor, la misión sería cancelada. Antes de permitir que esto sucediera, el Almirantazgo cedió y ofreció el viejo destructor *Campbeltown* a las fuerzas de ataque para que fuera utilizado como ariete.

El HMS *Campbeltown* inició su vida en el mar con el nombre de USS *Buchanan* (DD-131). Este destructor fue construido durante la Primera Guerra Mundial y botado en 1919. El buque había pasado la mayor parte de su existencia en la reserva antes de ser asignado a la Royal Navy, junto con otros 50 destructores norteamericanos obsoletos. Todos ellos formaban parte de un acuerdo de «préstamo y arriendo», según el cual Gran Bretaña permitía a Estados Unidos usar en «arriendo» varias bases navales en todo el mundo a cambio del «préstamo» de una serie de buques de guerra que el país necesitaba



Procedente de Estados Unidos, el HMS *Campbeltown* en el muelle de Devonport en septiembre de 1940. El buque, todavía sin modificar por parte de la Royal Navy, muestra su matrícula de la Armada norteamericana (DD-131) y su nombre original, USS *Buchanan*. (Imperial War Museum, A952)

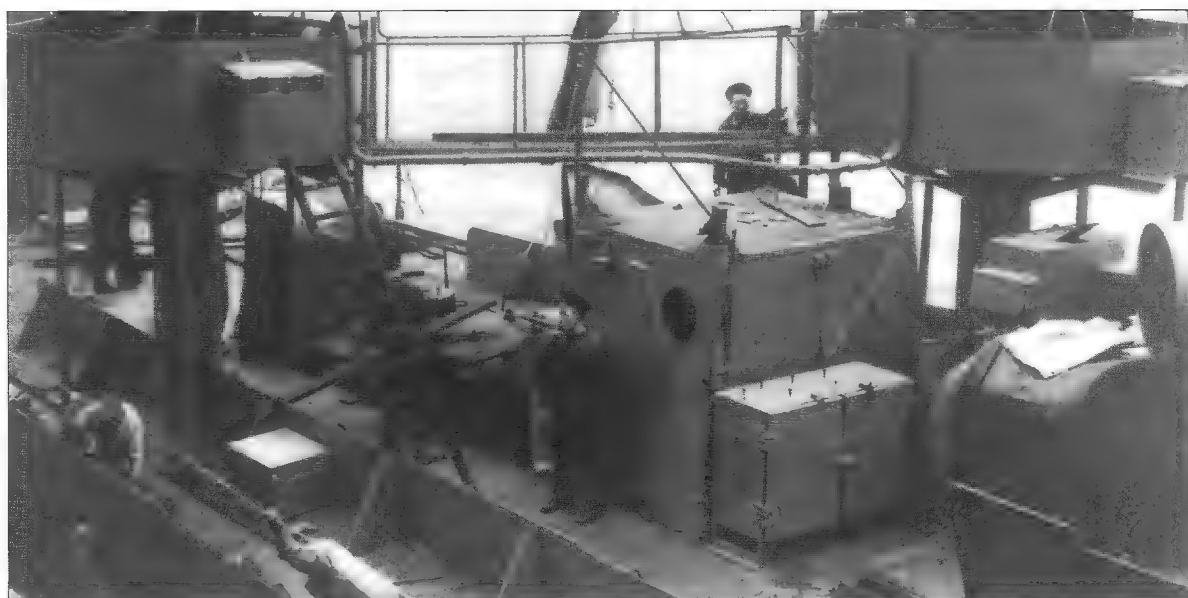


Dos de las cuatro chimeneas del *Campbeltown*, que fueron desmontadas y recortadas; las dos de proa fueron modificadas para disfrazar el buque como un destructor alemán de la clase «Möwe». Estas chimeneas fueron recortadas en ángulo oblicuo y la frontal fue ensanchada. La imagen muestra dos de los ocho cañones Oerlikon. (Imperial War Musem, HU53258)



La timonera del *Campbeltown*, blindada con placas de acero para protegerla contra el impacto de proyectiles ligeros. El cañón de proa, de 101 mm, ha sido reemplazado por un cañón de 76 mm de mayor cadencia de tiro. (Imperial War Museum, HU 53259)

ABAJO **El poder ofensivo del HMS *Campbeltown* fue aumentado para el asalto añadiendo ocho cañones Oerlikon Mk I de 20 mm. Cuatro de ellos fueron montados en los costados del buque, mientras que otros cuatro se colocaron en estas plataformas elevadas. Al fondo, un operario instala las planchas de acero detrás de las cuales se protegerían los comandos durante el asalto. (Imperial War Museum, HU53252)**





Como parte del plan, se decidió disfrazar el *Campbeltown* para que se pareciera a uno de los destructores alemanes de la clase «Möwe», como el que aparece en esta imagen. Las características más distintivas de este tipo de buque de guerra eran las dos chimeneas recortadas; la de proa tenía un perímetro mucho mayor que la de popa. (Imperial War Museum, HU1038)

con urgencia. El DD-131 se convirtió en I-42 cuando el buque fue destinado a la Royal Navy y se convirtió en el destructor HMS *Campbeltown*, de la clase «Town». Los servicios del buque a la Royal Navy fueron escasos. Fue asignado al 7.º Grupo de Escolta, en la zona del Atlántico conocida como Accesos Occidentales, con base en Liverpool, pero casi de inmediato resultó dañado en una colisión que lo dejó fuera de servicio hasta marzo de 1941. Durante un tiempo fue asignado a la Real Marina neerlandesa, antes de retornar a sus deberes habituales bajo bandera británica en septiembre de 1941. Durante los cinco meses siguientes, fue asignado a operaciones en el Atlántico Norte y se anotó dos hazañas: contribuyó al hundimiento del submarino U-401 y, más tarde, destruyó un avión enemigo. El 10 de marzo de 1942, apareció una vez más en Devonport para su última y más importante misión: fue asignado a la operación «Chariot», donde le aguardaba la destrucción.

Para confundir al enemigo mientras la flotilla se dirigía a la boca del Loira durante el ataque, el *Campbeltown* fue mimetizado para parecer un destructor alemán. Fue una transformación radical, que incluía desmontar dos de sus cuatro chimeneas y cortar la parte superior de las dos que quedaron en pie con un ángulo oblicuo para parecerse a un buque alemán de esta clase. El castillo de proa fue alargado hasta casi el doble de su anchura original, y el de popa fue acortado un tanto para imitar las líneas de un destructor de la clase «Möwe». Para salvaguardar la seguridad de la tripulación y de las tropas, se reforzó el blindaje y se añadieron esterillas de protección en el puente, así como dos líneas paralelas de paneles blindados, que fueron soldados a las cubiertas para proporcionar protección a los comandos cuando tuvieran que agazaparse durante la carrera final del *Campbeltown* hacia el puerto.

Mientras pasaba cerca de las defensas de la costa, en su ruta hacia el Loira, el *Campbeltown* necesitaba mucha potencia de fuego para contrarrestar las piezas de artillería enemigas. El cañón de 101 mm montado en la proa del buque fue sustituido por uno de 12 libras (76 mm), pero se añadieron ocho antiaéreos Oerlikon Mark I de 20 mm montados sobre plataformas elevadas. Todo aquello que pudiera contener que no fuera esencial para el ataque fue eliminado para aligerarlo de peso tanto como fuera posible. Se desmontaron todos los aparejos, se cortaron los tubos lanzatorpedos, se vaciaron las santabárbaras y se dejaron en tierra todos los objetos superfluos. Cuando al fin partió para St-Nazaire, llevando sólo la cantidad de agua y combustible necesarios para un viaje sólo de ida, el *Campbeltown* desplazaba sólo 3,35 metros de agua. Sin embargo, el buque llevaba en su interior una carga esencial, pues en sus pañoles descansaban cuatro toneladas y cuarto de explosivos.

El problema de organizar los explosivos recayó sobre un joven oficial de la Royal Navy, el teniente de navío Nigel Tibbits, de 28 años de edad. Tibbits decidió utilizar 24 cargas de profundidad Mk VII, cada una de las cuales pesaba 181 kg. Las cargas se agruparon conjuntamente en un tanque especial de acero que, a su vez, fue recubierto de cemento. Después, se insertaron en las cargas tres espoletas de acción retardada, que se unieron con cordtex (mecha detonante instantánea). Los explosivos fueron preparados para detonar al cabo de ocho horas, lo que daba tiempo suficiente a la tripulación del *Campbeltown* y a los comandos para hacer su trabajo y ponerse a salvo.



El capitán de corbeta Stephen Halden Beattie, patrón del *Campbeltown* durante el asalto. Beattie y Ryder habían coincidido a bordo de un buque escuela durante sus días de cadetes. (Imperial War Museum, HU1917)

Los «barcos pequeños»

Los buques ligeros que formaban el resto de la expedición de ataque eran de tres tipos distintos. La mayor parte eran lanchas motoras Fairmile «B»; algunas de ellas iban armadas con cañones y otras con torpedos. Junto a ellas navegaban una cañonera dotada de un potente armamento y una torpedera adaptada para la misión.

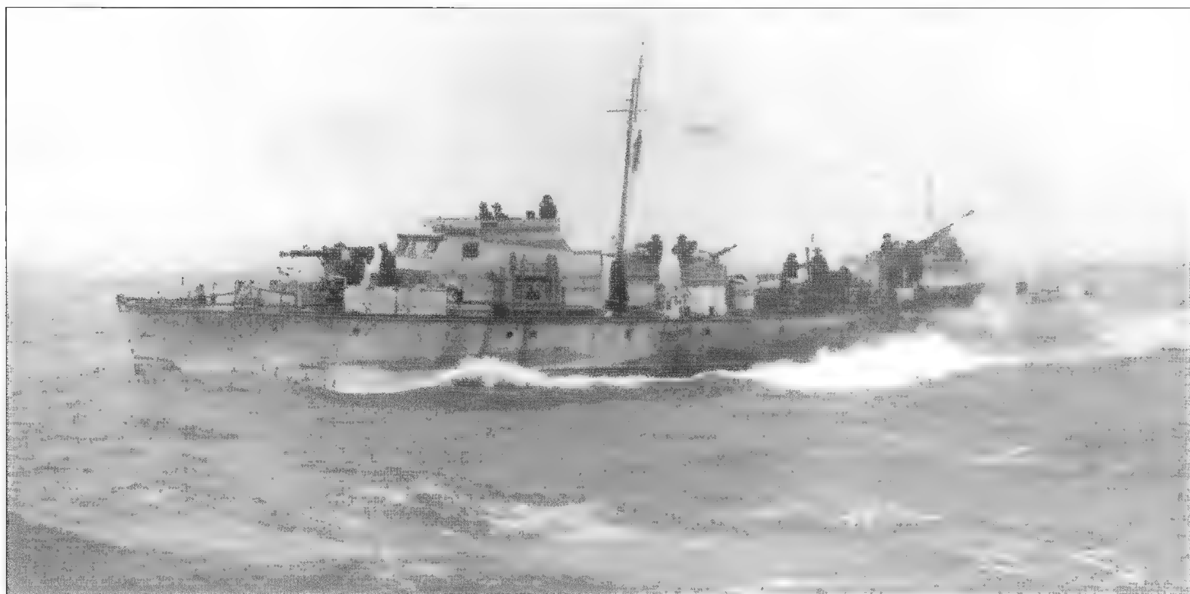
La lancha Fairmile «B» era la embarcación de su clase más común de las fabricadas en Gran Bretaña durante la guerra. Se empleaban en numerosas



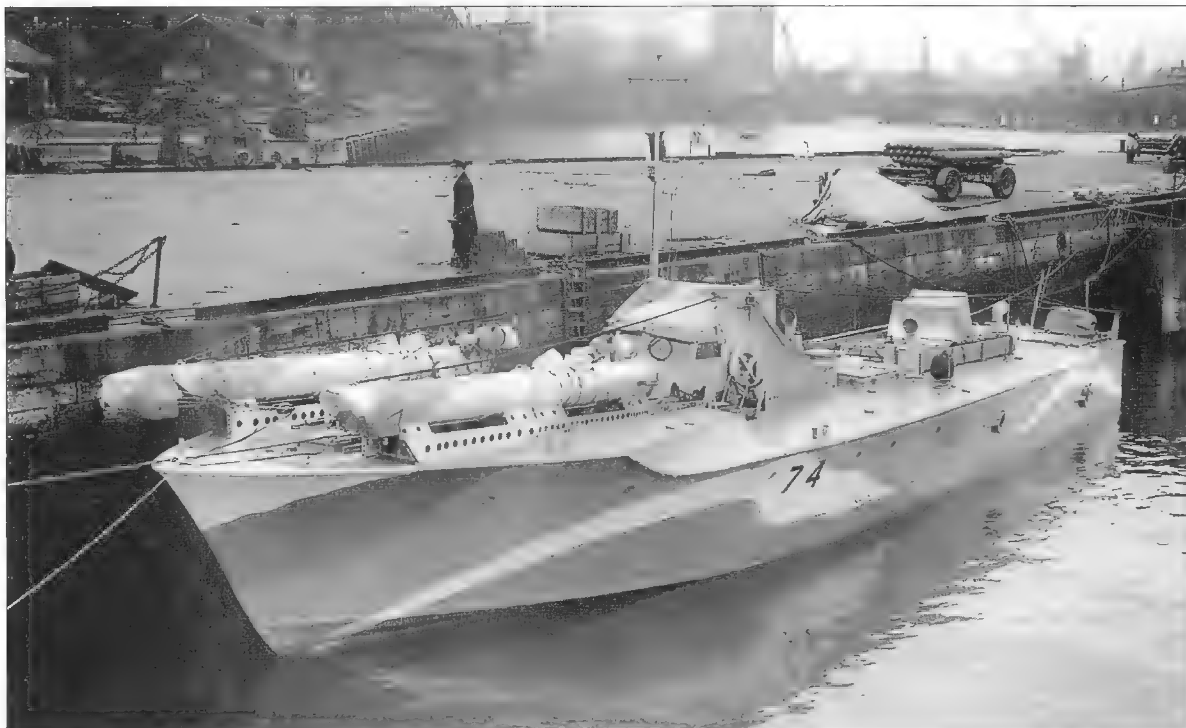
Lancha de la clase Fairmile «B», el tipo más numeroso de los barcos menores que intervinieron en el asalto. Esta ilustración muestra una lancha de esta clase, pero no la que tomó parte en la operación de St-Nazaire. Su armamento de proa es un Hotchkiss de 47 mm, mientras que el de popa es un Oerlikon de 20 mm. En el puente se encuentran dos ametralladoras dobles Lewis de 7,7 mm. (Imperial War Museum, A13625)

flotillas costeras, y solían desempeñar tareas de escolta o de patrulla en misiones antisubmarinas. El Almirantazgo había diseñado estas lanchas para ser construidas de forma prefabricada y luego ensambladas en distintos puntos a lo largo del país. En 1945 se habían botado más de 560 de estas embarcaciones en más de 70 astilleros y prestaban servicio en todo el mundo con la Royal Navy, así como en las armadas de otros países de la Commonwealth. La Fairmile «B» estaba construida en madera, medía 34,13 metros de eslora y 5,94 metros de manga, y estaba impulsada por dos motores Hall-Scout de 600 hp que le conferían una velocidad de 20 nudos. Para el asalto a St-Nazaire, la 28.ª Flotilla de Lanchas Motoras al mando del capitán de corbeta F. N. Wood proporcionó ocho lanchas Fairmile, mientras que otras cuatro procedían de la 20.ª Flotilla de Lanchas Motoras del capitán de corbeta W. L. Stephens. El armamento de estas embarcaciones fue modificado para incrementar su potencia de fuego, de modo que el cañón Hotchkiss de 76 mm de proa fue reemplazado por dos Oerlikon de 20 mm montados en proa y en popa. En el puente había dos ametralladoras Lewis de 7,7 mm. Justo antes de la incursión, otras cuatro Fairmile «B» procedentes de la 7.ª Flotilla de Lanchas Motoras se añadieron a las unidades que ya estaban preparadas. En caso de que el convoy de la expedición se topara con alguna embarcación enemiga, estas lanchas fueron dotadas de capacidad ofensiva; todas ellas eran torpederas armadas con tubos lanzatorpedos de 457 mm, montados a ambos lados de la cubierta. Puesto que llegaron a última hora, fue imposible instalar en ellas el nuevo cañón Oerlikon, así que conservaron sus cañones de 3 libras (47 mm).

La única cañonera asignada a la expedición era la MGB 314. Esta embarcación, procedente de la 14.ª Flotilla de Cañoneras, era de la clase Fairmile «C», también prefabricadas y montadas en distintos astilleros. Entre junio y agosto de 1941, se construyeron 24 lanchas de este tipo. Un poco más pequeña que las de clase «B», la MGB 314 estaba impulsada por tres motores Hall-Scott de 850 hp, que le permitían alcanzar una velocidad de 26 nudos. Para ser una embarcación de reducidas dimensiones, estaba bien armada con dos cañones de 40 mm montados en proa y en popa, y con dos ametra-



LA MGB 314 procedía de la 14.ª Flotilla de Cañoneras y era una lancha de la clase Fairmile «C». Sus tres motores Hall-Scott le proporcionaban una velocidad máxima de 26 nudos. Para ser una embarcación de pequeño tamaño, estaba fuertemente armada con dos cañones Vickers de 40 mm de acción manual, muy vulnerables. Situados en la proa del barco (en esta posición, Able Reaman Savage ganó su Cruz Victoria); en los costados había dos montajes dobles de ametralladoras de 12,7 mm y en la proa, otro cañón de 40 mm, un Rolls semiautomático. La MGB 314 fue el buque insignia de Newman y Ryder cuando remontaron el Loira. (Imperial War Museum, HU53260)



La MTB 75 en el puerto de Portsmouth tras haber sido modificada para el ataque al crucero de batalla *Scharnhorst* en Brest. La operación no llegó a llevarse a cabo porque el buque alemán zarpó del puerto junto al *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* para dirigirse a Alemania. (Vosper-Thornycroft)

lladoras pesadas dobles de 12,7 mm, situadas en la parte central. Puesto que la MGB 314 también estaba equipada con un radar y con un sonar, la MGB 314 fue elegida para hacer las veces de cuartel general durante la operación; así pues, tanto Ryder como Newman estaban a bordo de la lancha cuando ésta remontó el río en dirección a St-Nazaire. Sin embargo, el armamento extra, el equipo y los tres motores limitaban de forma notable su autonomía, e incluso disponiendo de tanques de combustible extra tendría que ser remolcada hasta muy cerca del objetivo para contar con carburante para el viaje de vuelta.

La última clase de embarcación que formaba parte de la flotilla era la MTB 74, al mando del subteniente R. Gin. Era una lancha torpedera de 21 metros de eslora, construida por la empresa Vospers en 1940, que fue modificada retirando los dos tubos lanzatorpedos de la parte central y situándolos en la cubierta de proa. Estos cambios obedecían a un propósito concreto. El crucero de batalla alemán *Scharnhorst,* atracado en el puerto de Brest, parecía fuera de alcance del punto de mira de la Royal Navy, pero alguien propuso que una embarcación rápida armada con lanzatorpedos modificados –largos tubos de explosivos sin unidad de propulsión– podría aproximarse al *Scharnhorst* lo suficiente para lanzar sus proyectiles contra la red antitorpedo que rodeaba el buque. Una misión de este calibre habría sido sin lugar a dudas suicida para la tripulación de la MTB; aun así, el plan se estaba considerando, pero tuvo que ser abandonado cuando el buque, junto con el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen,* zarpó de Brest rumbo al Báltico. Puesto que el ataque sobre el *Scharnhorst* ya no era posible, la MTB 74 fue apartada hasta que empezó la organización de la incursión de St-Nazaire. En los primeros estadios del plan, se propuso que este barco podría utilizarse para torpedear la esclusa interior del dique Normandie, o bien una de las compuertas de la base submarina.

Aunque la MTB 74 era 12 metros más corta que las otras lanchas motoras, montaba cinco motores: tres Packard de 1250 hp y dos Ford V8. Los Packard le proporcionaban una velocidad máxima de 40 nudos, mientras que los Ford permitían que la lancha pudiera maniobrar a poca velocidad. Esta combinación significaba que era capaz de arrumbar a toda máquina a 35 nudos o bien de deslizarse por la superficie del mar a seis nudos, pero era incapaz de mantener una velocidad equilibrada de 15 nudos, como hacía el resto de la fuerza de ataque. Así pues, la MTB 74 fue remolcada casi todo el camino hacia St-Nazaire.

Este grupo de pequeñas embarcaciones, todas ellas adaptadas para este plan de ataque, debían llevar a cabo una misión para la que no habían sido construidas. Eran lo suficientemente marineras para completar el viaje y transportar a las tropas de asalto hasta su objetivo, pero carecían de la solidez necesaria para resistir el castigo del fuego enemigo. Se les pedía que navegaran bajo las baterías alemanas, formadas por piezas de artillería, cuyo calibre no superaba ninguno de los cañones que llevaban las lanchas. Aparte de algún mínimo blindaje colocado alrededor del puente y de la protección de las esteras, carecían de cascos de madera lo bastante sólidos como para proteger a la tripulación y a los comandos; de hecho, sus cascos eran tan finos que incluso una bala de fusil podía perforarlos. La vulnerabilidad de las lanchas aumentó todavía más cuando se colocaron tanques de combustible extra en los puentes, a fin de incrementar su autonomía para el viaje de ida y vuelta a St-Nazaire.

EL ENEMIGO

En marzo de 1942, Francia era una nación dividida. Los alemanes habían ocupado el norte del país y la costa atlántica en el transcurso de la *Blitzkrieg* que había asolado Europa en 1940, mientras que el sur del país estaba en manos de un gobierno títere francés con sede en Vichy, liderado por el mariscal Pétain.

Con rapidez, el régimen nazi empezó a adaptar el potencial industrial francés a sus propias necesidades militares. Los grandes puertos del Atlántico se convirtieron en bases desde las que organizar la guerra submarina contra Gran Bretaña y sus aliados. Para finales de diciembre de 1941, los alemanes habían establecido bases de submarinos en Brest, Lorient, St-Nazaire, La Rochelle y Burdeos (esta última, para submarinos italianos). Las bases eran esenciales para el esfuerzo de guerra, y fueron convertidas en auténticas fortalezas, preparadas para enfrentarse a cualquier ataque que pudieran recibir por vía marítima. Para proteger a los submarinos de los ataques desde el aire mientras se aprovisionaban de combustible o se efectuaba alguna reparación, se construyeron enormes refugios de cemento. Eran estructuras masivas, que tardaban años en construirse y que eran capaces de soportar los bombardeos aéreos más efectivos. En el momento de la incursión británica, sólo se habían completado dos tercios del refugio que se levantaba en St-Nazaire.

Alrededor de St-Nazaire, en la entrada del río Loira, las obsoletas defensas costeras, formadas por cañones de 194 mm, que los franceses habían instalado en su 5.º Distrito Naval, fueron reforzadas con emplazamientos fijos que alojaban armas de distintos calibres. Los hombres que manejaban este armamento eran de tropas navales alemanas al mando del capitán de navío Zuckschwerdt. Fue designado comandante naval del Loira, y era responsable de las defensas marítimas situadas en las inmediaciones del estuario, así como de las defensas antiaéreas del puerto. Su cuartel general se hallaba en La Baule, una localidad costera a poco más de 12 km al oeste de St-Nazaire.



Dos de los emplazamientos de artillería que albergaban los cañones de 170 mm del 280.° Batallón de Artillería Naval de Dieckermann, situados en Pointe de l'Eve. Este lugar, junto con su polvorín, el puesto de mando, los refugios para la tropa y la central de tiro, se conserva en excelentes condiciones.

Zuckschwerdt tenía bajo su mando un batallón de cañones de defensa costera, una brigada de artillería antiaérea (gran parte de la cual también podía ser utilizada contra objetivos navales), y algunas fuerzas de defensa locales de la Comandancia del Puerto de St-Nazaire.

La artillería de la costa corría a cargo del 280.º Batallón de Artillería Naval, al mando del capitán de navío Edo Dieckermann, cuyo cuartel general estaba situado en Chémoulin Point. El batallón de Dieckermann tenía 28 cañones de distintos calibres, desde los de 75 mm hasta los grandes cañones de 280 mm sobre raíles de La Baule. Estos últimos eran piezas de gran alcance, capaces de frenar a los barcos enemigos antes de que pudieran entrar en la boca del Loira.

Los cañones más ligeros, que podían usarse como baterías antiaéreas y como armas de defensa costera, estaban a cargo de la 22.ª Brigada Antiaérea (Flak) Naval, mandada por el capitán de navío Karl-Conrad Mecke, cuyo cuartel general estaba situado en la aldea de St-Marc. Mecke tenía a su disposición tres batallones de artillería naval: el 703.º Batallón Flak Naval, al mando del capitán de corbeta Thiessen, el 705.º Batallón Flak Naval del capitán de corbeta Koch y el 809.º Batallón Flak Naval del capitán de corbeta Burhenne. Entre estas tres unidades sumaban 43 cañones, casi todos ellos de los calibres 20 mm y 40 mm, además de unos pocos de 37 mm, que cubrían las aguas más cercanas al estuario y al propio puerto de St-Nazaire. También se encargaban de proteger la zona ante posibles ataques aéreos. Incluían parte de los efectivos de Mecken los proyectores que iluminaban el río, alumbrando los objetivos de los cañones. Cuatro grandes focos de 150 mm cubrían el estuario del Loira, mientras que un numeroso grupo de luces de 60 mm proporcionaban el apoyo necesario a los cañones rápidos ligeros apostados cerca del puerto.

En el puerto, su comandante, el capitán de corbeta Kellerman, se ocupaba de la defensa del astillero con sus compañías de guardia, armadas con armas ligeras y ametralladoras. Kellerman también controlaba los barcos de defensa del puerto, que patrullaban el río y la boca del Loira.

Los empleados del puerto eran importantes para la defensa del astillero; comprendían técnicos navales (organizados en las 2.ª y 4.ª Compañías de Trabajo), los trabajadores de la Organización Todt, las tripulaciones de los buques atracados en el puerto, y los grupos de mantenimiento de los submarinos (aunque no sus tripulaciones), así como trabajadores alemanes empleados en distintas tareas. Todos aquellos hombres eran capaces de llevar armas, y todos ellos podían construir una amenaza para la fuerza de ataque. En la noche en que los comandos llevaron a cabo la incursión, había cuatro buques de defensa portuaria y otros diez barcos de las 16.ª y 42.ª Flotillas de Dragaminas, situados en las bases, así como dos petroleros alemanes anclados en la propia esclusa Normandie.

En total, había alrededor de 5.000 alemanes en St-Nazaire y en sus inmediaciones cuando los barcos menores de la operación «Chariot», con sus 600 hombres a bordo, se deslizaron silenciosamente por la boca del Loira. Tierra adentro, al oeste de la línea de la costa, en La Baule, se encontraba el puesto de mando del general Ritter von Prager, cuya 33.ª División de Infantería cubría este sector de la costa. Esa división, formada en enero de 1941, estaba integrada sobre todo por soldados polacos; tuvo una vida algo breve, pues a principios de 1943 fue transferida al sector sur del frente oriental; seis meses después, había sufrido un castigo tan severo que dejó de existir como unidad operativa y fue disuelta.



Dos submarinos en la base de St-Nazaire. Al fondo de la imagen, mirando al sur, se encuentra el puente levadizo que une la Ciudad Vieja con la nueva. Sobre las casas de la Ciudad Vieja se avista la chimenea de la central eléctrica. (Bundesarchiv, 27/1945/16)

La división había llegado a Bretaña a principios de aquel año y se le encomendó la misión de cubrir la línea de la costa desde St-Nazaire hasta Lorient. Uno de sus regimientos, el 679.° de Infantería, emplazó su cuartel general justo al oeste de La Baule, y sus tropas fueron repartidas por diversas aldeas al interior de la zona portuaria, listas para desplazarse a la costa en caso de producirse un desembarco británico. La división se desplegó como una guarnición permanente en la zona y no había recibido instrucciones de situarse en alerta inmediata, de modo que cuando los comandos atacaron, sus unidades tardaron un tiempo en movilizarse contra los asaltantes.

Aunque, sin duda, la esclusa Normandie era un recurso fundamental para ellos, la mayor parte de los alemanes consideraban que los objetivos primordiales del puerto eran los submarinos. La gran estructura de cemento proporcionaba un refugio seguro a los buques de la 7.ª Flotilla de Submarinos, así como a parte de la 6.ª Flotilla, que estaba siendo transferida poco a poco a St-Nazaire. Con la Luftwaffe de Hermann Goering totalmente ocupada en la guerra contra la URSS, la flota de submarinos alemán era la única arma que el Tercer Reich podía esgrimir contra los británicos en aquel tiempo. Las defensas del puerto fueron diseñadas teniendo en cuenta la posibilidad de desembarcos destinados a atacar el refugio de los submarinos, y se pensaba que eran más que suficientes para repeler a cualquier intruso. Justo el día antes del desembarco de las fuerzas de ataque británicas, el almirante Dönitz, comandante supremo de la flota de submarinos alemana, visitó St-Nazaire e interrogó al capitán de corbeta Herbert Sohler, comandante de la 7.ª Flotilla de Submarinos, sobre las medidas que tomaría en caso de que los británicos desembarcaran en el puerto. «Es imposible que los británicos penetren en el puerto», replico Sohler. En aquel preciso momento, el teniente coronel Newman, el capitán Ryder y sus hombres se encontraban en el golfo de Vizcaya, no demasiado lejos de la zona, y se dirigían a St-Nazaire; Sohler estaba a punto de tragarse sus propias palabras.

EL PLAN FINAL

La selección de la flota de buques que debería transportar a las fuerzas de ataque hasta su objetivo estaba completa, las modificaciones necesarias y el entrenamiento de los comandos había concluido: había llegado el momento de agrupar los efectivos al completo. A mediados de marzo, todas las partes que debían participar en la incursión y sus respectivos buques convergieron en Falmouth, el puerto de embarque de la operación.

La llegada de un número ingente de lanchas motoras, todas ellas transportando tanques de combustible extra y armamento fuera de lo común, necesitaba una tapadera plausible que consiguiera acallar los rumores que pudieran extenderse en la ciudad y entre el personal de servicio estacionado en el puerto. Entonces, se decidió inventar la historia de que los buques iban a formar parte de la 10.ª Fuerza de Ataque Antisubmarino, cuya misión sería realizar patrullas antisubmarinas de larga distancia en el golfo de Vizcaya.

Los comandos de protección procedentes del 2.º Comando llegaron desde Escocia, a bordo del buque de desembarco *Princess Josephine Charlotte*, un *ferry* belga del mar del Norte modificado. Recibieron órdenes de permanecer a bordo hasta que la fuerza de asalto partiera para St-Nazaire. Los equipos de demoliciones llegaron desde sus puestos en los muelles de Cardiff y Southampton.

Los comandos pasaron a ocupar los barcos menores y se sometieron a un exhaustivo entrenamiento para habituarse al movimiento del barco. Las tropas partieron en un largo viaje por las islas Sicily en malas condiciones climatológicas; el barco se balanceaba sobre el mar embravecido y casi todo el mundo a bordo se puso enfermo. La preparación se prolongó por espacio de las dos semanas que duró el aglutinamiento de los efectivos; las lanchas motoras practicaron, acercándose a los embarcaderos en medio de la noche, guardando posiciones en mar abierto y, por fin, efectuando un asalto nocturno en el muelle de Plymouth. Las defensas del puerto detectaron con facilidad a las fuerzas de ataque, y el ejercicio terminó de manera caótica; uno de los problemas fue que las tripulaciones quedaron cegadas a causa de los focos de las defensas.

El 23 de marzo, el HMS *Atherstone* y el HMS *Tynedale* llegaron a Falmouth. Estos dos destructores cazatorpederos debían actuar como buques escolta de la flotilla de ataque y ayudar a proteger a aquel grupo de embarcaciones muy vulnerables en su ruta hacia la boca del Loira. La tarde del 25 de marzo, el *Campbeltown* se unió al grupo. Tenía un aspecto extraño, con sus chimeneas acortadas, y muchos sintieron un escalofrío al contemplar la silueta del barco, tan alemana, perfilándose contra el sol poniente. Tenía un nuevo patrón, ya que el anterior era demasiado mayor para la misión y fue reemplazado por el capitán de corbeta Stephen Beattie. Ryder estaba complacido con este cambio, pues él y Beattie eran viejos amigos de su etapa de cadetes a bordo del buque escuela HMS *Thunderer.*



El HMS *Princess Josephine Charlotte*, un *ferry* belga reconvertido que fue utilizado para el desembarco de los comandos. También sirvió para alojar a las tropas durante su estancia en el puerto de Falmouth. (Imperial War Museum, A9756)

Para entonces, las fuerzas de asalto ya estaban al completo e integradas. Había llegado el momento de informar a todas las partes involucradas en la misión acerca del objetivo y el propósito de la operación. A medida que los hombres conocían cuál iba a ser su papel en la misión y tomaban conciencia de la abrumadora cantidad de imprevistos a los que iban a enfrentarse, se hizo cada vez más patente que muchos de ellos no iban a regresar. A aquellos que quisieran abandonar, se les dio la oportunidad de hacerlo sin recriminaciones y sin que su honor se viera comprometido. Pero nadie abandonó: estaban todos juntos en ello, para lo mejor y para lo peor.

Los objetivos de la misión estaban bien definidos, y fueron establecidos por orden de prioridad: primero, debían destruirse las dos compuertas de la esclusa Normandie; segundo, había que volar las instalaciones de la esclusa, tales como los centros de control de las compuertas y la sala de bombeo; tercero, era preciso hundir todas las compuertas para permitir la entrada de las bases internas; por último, había que aprovechar la oportunidad para atacar cualquier barco, en especial submarinos, que fueran un objetivo potencial.

Para completar estas tareas, la fuerza de ataque se organizó del siguiente modo: la carga principal, la que debía volar la compuerta sur de la esclusa Normandie, sería trasladada al punto exacto por el HMS *Campbeltown*; entonces, los equipos de demoliciones y de escolta de los comandos desembarcarían y tratarían de destruir las defensas locales, la sala de bombeo, la esclusa norte y las dos naves que albergaban la maquinaria de control de las compuertas; otros equipos de demolición, trasladados a St-Nazaire en las lanchas motoras, desembarcarían en el espigón viejo y en la vieja entrada y atacarían las defensas locales, los puentes, los portones y la maquinaria, y despejarían la zona alrededor del espigón viejo para permitir un reembarque ordenado. Además, la lancha torpedera MTB 74 destruiría la compuerta exterior de la entrada norte de la base submarina, lo que desalojaría el agua de la misma.

La ruta a St-Nazaire debía hacerse en compañía de dos destructores escolta, el *Atherstone* y el *Tynedale*; las lanchas motoras y los destructores adoptarían una formación de caza de submarinos como tapadera para despistar a la aviación enemiga si avistaba la pequeña flota. Cerca de la entrada al río Loira, los destructores de escolta abandonarían a la flotilla, y las fuerzas de asalto adoptarían una formación de batalla. En cabeza estaría la cañonera MGB 314 con su radar y su sonar, guiando a la fuerza a través de los fanga-



La última fotografía de reconocimiento aéreo que se tomó inmediatamente antes del asalto muestra algunos barcos alemanes en el puerto y dos petroleros en la esclusa Normandie. La imagen muestra que la esclusa estaba seca y que la compuerta exterior, en el extremo sur, estaba cerrada, una combinación necesaria para que el *Campbeltown* embistiera la compuerta. (Imperial War Museum, C2594)

les y los escollos. A ambos lados de la cañonera navegarían dos torpederos, el ML 60 y el ML 270, que debían actuar como escolta de vanguardia y disparar contra cualquier barco que interfiriera el paso de la flota. A continuación iría el *Campbeltown*, flanqueado a ambos lados y por la popa por dos columnas de lanchas; la columna de babor debía desembarcar sus tropas en el espigón viejo, mientras que la columna de estribor tenía la misión de situar a sus hombres a lo largo de la entrada vieja del puerto. Casi en la retaguardia navegarían otras dos lanchas torpederas, la ML 446 y la 298, proporcionando protección en esa posición. Finalmente, la torpedera MTB 74, con su marcha errática, trataría de tomar posiciones mientras aguardaba la ocasión para torpedear la compuerta de la entrada vieja.

Una vez hubieran desembarcado las tropas, las lanchas debían aguardar en el río hasta que los trabajos de demolición hubieran concluido. Los comandos debían entonces reembarcar en el espigón viejo. La tripulación del *Campbeltown* debía ser recogida en las inmediaciones de la entrada vieja en cuanto el destructor hubiera sido evacuado. Las cuatro lanchas torpederas que actuaban como escoltas de vanguardia y de retaguardia (las ML 160, 170, 298 y 446) no debían llevar tropas a St-Nazaire, pero ayudarían a reembarcarlas después de la incursión.

La operación estaba prevista para la noche del 28 al 29 de marzo, cuando las mareas del Loira estuvieran en su punto álgido, pero Ryder pensó que la fuerza de ataque estaba lista para la acción y, temeroso de que el tiempo empeorara, decidió adelantar el asalto un día. En consecuencia, la tarde del 26 de marzo, la pequeña flota levó anclas y zarpó de Falmouth, y se dirigió a Francia a través del canal de la Mancha.

LA TRAVESÍA MARÍTIMA

En la ruta hacia St-Nazaire, la flotilla descendió por la boca del canal de la Mancha, rodeó la península de Bretaña y se adentró en el golfo de Vizcaya. En el momento en que la fuerza de asalto abandonara sus aguas territoriales, bien resguardadas y vigiladas, corría el riesgo de ser avistada por aviones, submarinos o buques alemanes. Aun en el caso de no ser interceptada, el enemigo descubriría la posición de la flotilla en el acto. Así pues, era necesario engañar a los alemanes acerca de su destino y de su propósito.

En cuanto la flotilla abandonó las aguas británicas, se puso en formación de patrullaje antisubmarino. Desde el aire, los tres destructores y las 18 lanchas motoras parecían muy convincentes en su papel. El rumbo que se había establecido para llegar a St-Nazaire permitía a la flotilla mantener una clara visión de la costa francesa sin abandonar alta mar, de modo que si los alemanes la avistaban, era posible que pensaran que se dirigía a Gibraltar. Incluso cuando llegara la hora de virar hacia la costa francesa, la maniobra se haría una vez sobrepasado con creces el estuario del Loira, lo que daría la impresión de que la flotilla se dirigía a La Rochelle. Finalmente, se acercarían al estuario por el sur, ocultando su destino final todo el tiempo posible.

El convoy puso rumbo al suroeste, a una velocidad estable de 10 nudos, con el *Atherstone* en cabeza y flanqueado por el *Tynedale*, que remolcaba la cañonera MGB 314, y por el *Campbeltown*, que hacía lo propio con la torpedera MTB 74. Después, marcharían las largas líneas de lanchas motoras.

El destructor HMS *Tynedale* fue asignado a la operación junto al HMS *Atherstone* en calidad de buques escolta durante el viaje a St-Nazaire. Después, los dos buques aguardaron a 25 millas de la costa para escoltar, de vuelta a casa, a los barcos que hubieran sobrevivido al asalto. (Imperial War Museum, FL22770)



Tras seis horas de travesía, el último de los cazas Hurricane que habían estado protegiendo el convoy, descendió, pasó sobre el mismo y puso rumbo norte, en dirección a Inglaterra. A las 19:30 horas, la expedición puso rumbo sur para evitar las aguas infestadas de minas de Ushant.

Durante la noche no sucedió nada significativo, y el 27 de marzo amaneció con un cielo despejado y vientos suaves. La visibilidad era excelente, para preocupación del comandante Ryder, que hubiera preferido que espesas nubes y la niebla hubieran ocultado sus efectivos. A las 07:00 h, la flota estaba ya a 160 millas del suroeste de St-Nazaire, y varió el curso ligeramente hacia el este para empezar su largo viraje hacia la costa francesa. La velocidad se redujo a ocho nudos. Unos minutos más tarde, el *Tynedale* avistó un objeto en la superficie, a siete millas de distancia, soltó la MGB 314 y cambió su curso para investigar.

Pronto quedó claro que el objeto era un submarino alemán que navegaba en superficie, y el *Tynedale* aumentó la marcha para interceptarlo. El submarino, que estaba inmóvil, avistó al destructor cuando éste se encontraba a 5 millas de distancia. Disparó un cohete como señal de reconocimiento y el *Tynedale* replicó con cinco señales lumínicas. El capitán alemán parecía satisfecho con la respuesta; al menos, esto es lo que pensó el comandante del destructor. A 2,4 millas, el destructor abrió fuego y casi dio en el blanco en varias ocasiones. El submarino se sumergió y escapó. Trece minutos después, el *Tynedale* soltó una serie de cargas de profundidad en la zona. Obligado por el impacto de las explosiones, el submarino salió a la superficie y se sumergió de nuevo casi de inmediato. El *Tynedale* abrió fuego de nuevo, esta vez desde más cerca, y alcanzó al submarino antes de que desapareciera. Entonces, el destructor empezó a registrar la zona, tratando de localizar al enemigo por medio del ASDIC.

El *Atherstone* se unió al *Tynedale* para peinar la zona; durante las dos horas siguientes, los destructores buscaron al submarino. Como éste no daba señales de vida, Ryder decidió cancelar la búsqueda, esperando que el submarino hubiera sido hundido. Entonces, los destructores regresaron a toda máquina junto al *Campbeltown* y el resto de la flotilla. Ryder temía que el submarino hubiera avistado la expedición y hubiera emitido un aviso. Sin embargo, no se mandó mensaje alguno hasta que el comandante del submarino, el capitán de corbeta Gerd Kelbing, no se sintió lo bastante seguro como para salir a la superficie, a las 14:20 h; entonces, éste envió un informe al Grupo del Mando Oeste alemán, notificando el avistamiento de tres destructores y 10 torpederas que se dirigían al oeste. La tapadera de la expedición y un error en la estimación de su rumbo (de hecho, se dirigía al sureste) hicieron creer al enemigo que se trataba de una operación de minado de un convoy naval con destino a Gibraltar.

No mucho después de su encuentro con el U-593, la expedición se topó con una flotilla francesa de pesca. Se tenía la sospecha de que, a menudo, los alemanes colocaban a bordo de este tipo de barcos observadores con radios para informar de cualquier movimiento británico. Ryder ya había decidido hundir cualquier embarcación de este tipo que se pusiera en el camino de su expedición. Sin embargo, a causa del número de pesqueros que formaban esta flota, era imposible hundirlos a todos, así que mandó al *Atherstone* y al *Tynedale* a inspeccionar la zona, con órdenes de mandar a pique dos de los barcos, después de que las tripulaciones los hubieran abandonado. Los franceses aseguraron a Ryder que no había observadores alemanes ni radios a bordo en ninguno de los pesqueros.

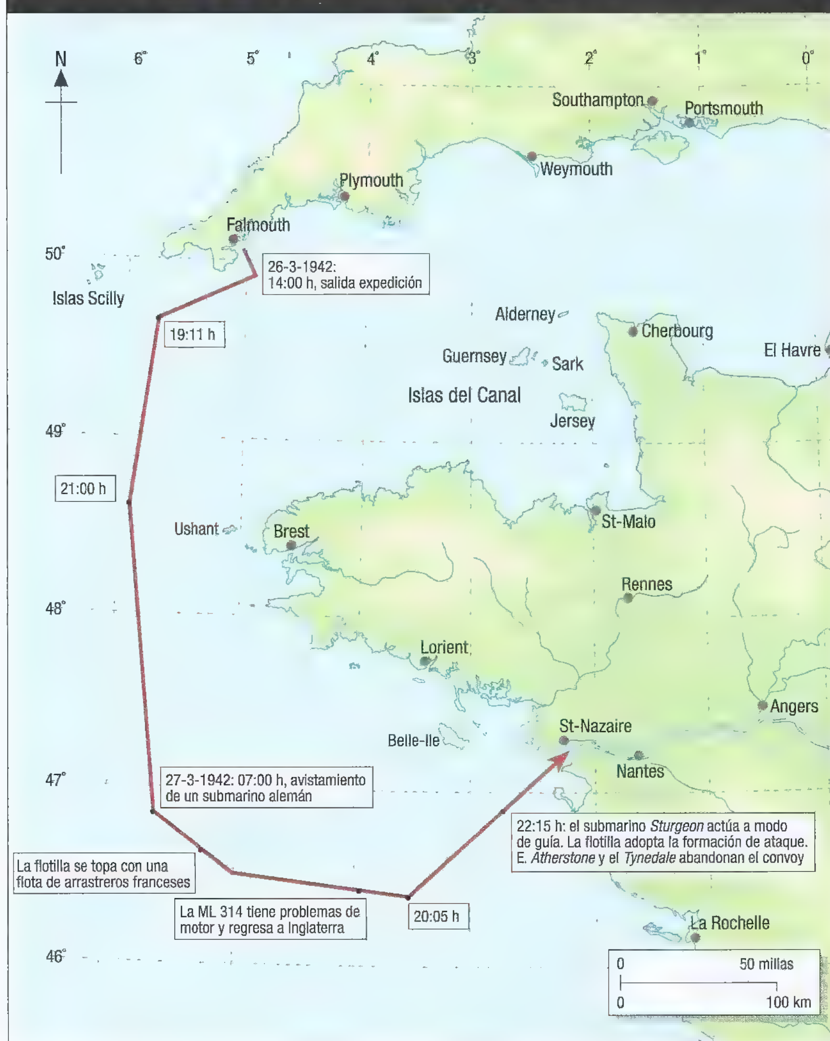
A medida que avanzaba el día, el cielo empezó a cerrarse y las nubes descendieron para ofrecer un poco de protección a la fuerza de ataque. A última hora de la mañana la flota recibió noticias de Plymouth anunciando que se habían identificado cinco destructores alemanes en las fotografías de reconocimiento más recientes de los muelles de St-Nazaire, y que podrían encontrarse con ellos en las proximidades del puerto. Era posible que los destructores se hubieran hecho a la mar antes de la llegada de la expedición de Ryder, y que estuvieran patrullando las rutas de los submarinos en las inmediaciones de St-Nazaire, en respuesta al aviso del U-593 del convoy divisado y que pudiera estar colocando minas en la zona.

A las 18:30 h, una de las lanchas motoras, la ML 341, al mando del teniente de navío D. Briault, tuvo la mala suerte de perder el motor a causa de un fallo mecánico. Esta clase de incidentes ya estaban previstos en el estadio de planificación, de modo que el teniente de navío Falconar llevó al lugar de los hechos a su ML 446, casi vacía, que se encontraba en la retaguardia del convoy, e hizo subir a bordo al equipo de comandos de la ML 341. La operación tardó un tiempo en completarse, y Falconar necesitó otras dos horas para alcanzar al resto de la flotilla, incorporándose a la retaguardia justo cuando el convoy alcanzó el estuario del Loira. En cuanto a la lancha de Briault, fue imposible arreglar el motor para conseguir la velocidad suficiente como para recuperar el tiempo perdido, y el teniente regresó a Inglaterra en solitario.

La expedición se acercó a la costa francesa a una velocidad estable de ocho nudos. Otros dos cambios de curso situaron a los barcos menores en línea con St-Nazaire, y a las 20:00 h empezó la aproximación directa al puerto. En ese momento, los destructores escolta, el *Atherstone* y el *Tynedale*, abandonaron el convoy. El *Atherstone* soltó a la MGB 314, y Ryder y el teniente coronel Newman abandonaron el destructor y se trasladaron al barco que, desde ese momento, sería su cuartel general. Las embarcaciones intercam-



El submarino HMS *Sturgeon* aguardó junto a la boca del Loira para servir a la expedición de guía. (Imperial War Museum, A14360)



biaron señales luminosas de despedida, a medida que los dos destructores se alejaban de la zona y se situaban en formación de patrulla en las inmediaciones del Loira, aguardando el regreso de la fuerza de asalto.

El teniente de navío Curtis, comandante de la MGB 314, colocó su nave a la cabeza de la línea y el convoy adoptó la formación de combate para penetrar en el puerto. La velocidad se incrementó hasta 12 nudos. Había, sin embargo, otra cosa que hacer antes de que la expedición de Ryder cayera sobre el enemigo. Era de vital importancia que el último recorrido hasta el Loira se realizara siguiendo un curso muy estrecho y muy concreto, que conduciría al convoy a través de los fangales y los escollos hasta su destino final. Para ayudar a la flotilla, el submarino británico *Sturgeon*, al mando del capitán de corbeta Mervyn Wingfield, debía aguardar en un punto Z y actuar como un faro de señales a partir del cual la expedición pudiera obtener una posición marítima identificable.

A las 22:00 h, las luces del *Sturgeon* fueron avistadas a lo lejos. La operación «Chariot» estaba en el lugar preciso a la hora exacta: la última fase hacia las fauces de la muerte ya podía dar comienzo.

REMONTANDO EL LOIRA

Alrededor de la medianoche empezó, sin demasiado éxito, el ataque del la Royal Air Force contra el puerto. El plan preveía que el bombardeo de los muelles se prolongaría hasta que los barcos empezaran a remontar el río y que, a continuación, se desplazaría a la aldea mientras los efectivos de la operación «Chariot» atacaban los muelles. Aquella noche, el cielo cubierto y las nubes bajas obligaron a la RAF a desistir de su ataque por temor a provocar víctimas civiles francesas. Todo lo que se podía hacer era sobrevolar en círculos la zona, con la esperanza de mantener la atención del enemigo en el cielo.

En el *Campbeltown*, el teniente de navío Tibbets ya había preparado y activado las espoletas que aguardaban en los compartimentos de proa del buque de guerra. Pasara lo que pasara, ocho horas después, la enorme carga haría explosión en cuanto el ácido hubiera disuelto la suficiente cantidad de mecha de acción retardada y se accionaran los detonadores. Este lapso de tiempo no era del todo exacto y existía un margen de error, pero, en cualquier caso, la carga no haría explosión antes de las 05:00 horas como pronto y alrededor de las 09:00 horas como muy tarde: había tiempo suficiente para que los comandos cumplieran su misión y escaparan.



El capitán de navío Karl-Conrad Mecke, comandante de la 22.ª Brigada Antiaérea Naval, tras ser condecorado con la Cruz de Caballero, medalla que recibió del almirante Dönitz. Fue Mecke quien empezó a sospechar del extraño comportamiento de la aviación de la RAF durante su maniobra de distracción sobre St-Nazaire, y alertó a las defensas de la costa alemanas de que algo grave estaba sucediendo. (Bundesarchiv, 74/142/2)

Mientras las bombas atronaban en el cielo, los expedicionarios se acercaban al puerto. La tensión empezó a palparse en el ambiente, pues cada uno de los hombres allí presentes, en especial los oficiales, pensaban que los alemanes los descubrirían. Pasaron junto a la estación de radar de Le Groisic sin despertar sospechas. La flota surcaba las aguas oscuras en dirección al estuario del Loira. Todo estaba en silencio y no había luces que rastrearan el mar; todos contenían el aliento.

A las 00:30 horas, el convoy penetró en la amplia boca del río, pasando junto a la fantasmal figura de los restos del crucero *Lancastria*, hundido en 1940, en un episodio en el que se perdieron más vidas humanas que en ningún otro momento de la historia naval británica. Quince minutos más tarde, los expedicionarios pasaron junto al Banc de Chatelier, justo en el punto opuesto de los cañones de 75 mm de Pointe de Gildas. El convoy continuó, aún desapercibido, su rumbo hacia el puerto. Allí, el bombardeo era ahora esporádico, y a menudo sólo se veía un único avión volando en círculos sobre la zona.

En tierra, el capitán de navío Mecke empezaba a sospechar. Los ataques por el aire no evolucionaban de un modo previsible, pues en lugar de escuadrones enteros que soltaran toneladas de explosivos sobre el puerto para luego abandonar la zona, allí había aviones solitarios volando en círculos, que soltaban alguna bomba que otra de una forma en apariencia aleatoria. Mecke pensó que algo estaba ocurriendo, y mandó un mensaje a todas sus unidades para que se pusieran en guardia. A las 24:00 horas, el capitán avisó: «La conducta de la aviación enemiga es inexplicable y hay indicios de que se pueda estar produciendo un asalto de paracaidistas». A las 01:00 horas ordenó



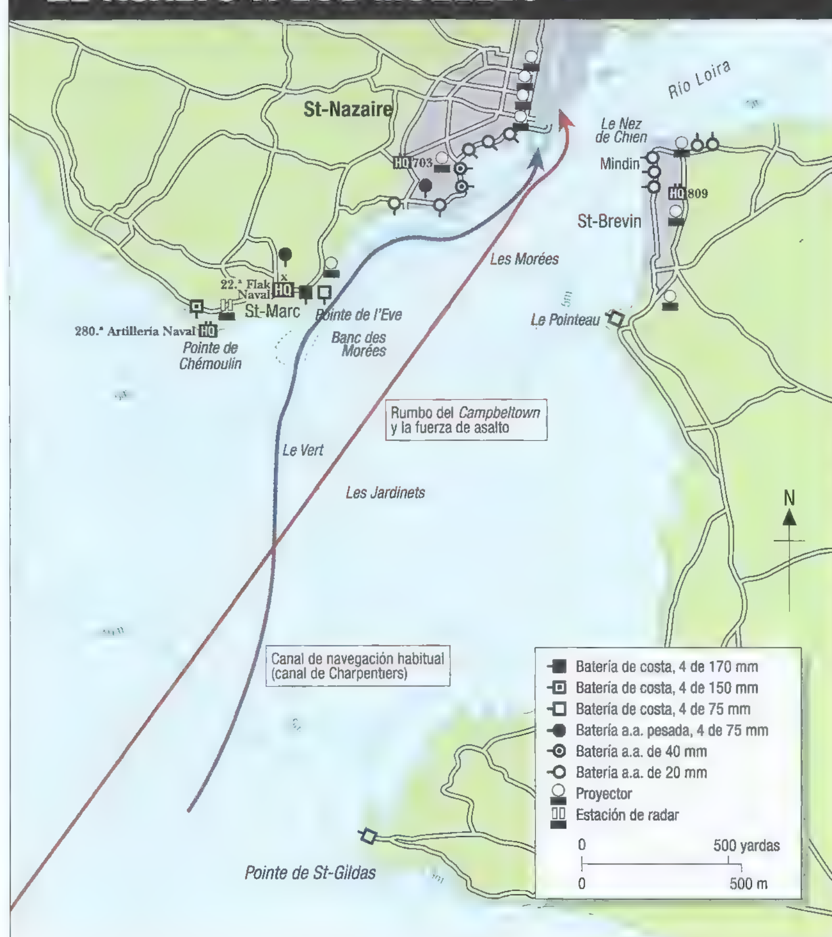
Dos marinos alemanes despliegan ante la cámara una bandera de su país como trofeo del asalto. Esta fotografía, fechada en el día del ataque, es un tanto desconcertante. Se supone que es la bandera alemana que llevaba el *Campbeltown*, tomada como trofeo después de que fuera arriada durante el ataque al puerto. ¿O es que el *Campbeltown* llevaba dos banderas? (Bundesarchiv, 65/2314/19A)

a sus cañones el alto al fuego para evitar que ayudaran a los bombarderos a descubrir la localización del puerto. También hizo apagar los proyectores, y ordenó a sus hombres que mantuvieran el estado de máxima alerta en todo momento, poniendo especial atención en el mar.

Justo a esa misma hora, los expedicionarios sorteaban en silencio el siguiente escollo, Les Jardinets, y se acercaban cada vez más a la orilla norte del Loira. Estaban ya a sólo dos millas de los cañones de 150 mm de Edo Dieckermann, situados en Pointe de Chémoulin, y todavía nadie había advertido su presencia. Desde ese punto hacia delante, la flotilla tuvo que sortear los fangales y los bancos de arena. En aquel punto había un canal de navegación normalmente dragado, el canal Charpentiers, que discurría hacia el norte justo por debajo de los cañones alemanes. El *Campbeltown* y su flota de unidades sutiles se dispusieron en línea recta y enfilaron hacia a los muelles por las oscuras marismas de la boca del Loira. En dos ocasiones, el destructor tocó fondo, pero su inercia lo empujó sin alterar sus máquinas.

A las 01:20 horas, la expedición se deslizó junto a la torre de Les Morées, pero segundos después un rayo de luz procedente de un foco surgió de pronto y barrió la zona del mar que se abría por detrás. Entonces, igual que había aparecido, la luz se extinguió. Ahora ya estaban a pocos metros de su objetivo, nadie –en apariencia– había advertido su presencia, y los muelles estaban cada vez más cerca. Parecía demasiado bueno para ser cierto. Sin

EL ASALTO A LOS MUELLES



embargo, la expedición ya había sido vista a las 01:15 horas, cuando un puesto de observación en St-Marc informó de que se acercaba una fuerza formada por unos 17 buques de guerra. El vigía informó de su descubrimiento al cuartel general de la comandancia del puerto, pero éste hizo caso omiso: no se esperaba ningún barco y, por tanto, era imposible que hubiera alguno en la zona. Aun así, se informó del avistamiento al cuartel general de Mecke, cuyo personal contactó con el puesto de mando, en el puerto; recibieron la misma respuesta. Entonces, la noticia llegó a oídos del propio Mecke, quien reaccionó de modo muy distinto. A las 01:20 horas cursó el siguiente mensaje a todas las unidades del área de St-Nazaire: «Alerta, desembarco». Aquello puso en marcha una cadena de acontecimientos, mientras todo el mundo se disponía a cumplir las órdenes de emergencia de los mandos para prevenir un desembarco. Todas las tropas disponibles, las tripulaciones de los buques, los barcos de defensa portuaria, las baterías costeras y el personal de la retaguardia fueron convocados para enfrentarse a un inminente desembarco enemigo.

De repente, todos los reflectores de ambas orillas del río se activaron y empezaron a escrutar las oscuras aguas, descubriendo rápidamente la presencia del destructor gris y de su flotilla de barcos ligeros. A primera vista, el *Campbeltown*, en cuyo palo mayor ondeaba la bandera de la Kriegsmarine, parecía un destructor de la clase «Möwe». Algo no encajaba: los buques

habían aparecido en medio de la noche de forma totalmente inesperada, pero nadie quería hacer el ridículo y dudaron acerca de las medidas que había que tomar. Algunos artilleros dispararon algunas salvas de fuego ligero sobre la flotilla. Entonces, los barcos fueron desafiados por las estaciones de señales alemanas, que se levantaban a ambas orillas del río. Pike, un marinero especializado en transmisión de señales a bordo del *Campbeltown*, estaba preparado para esta eventualidad y respondió al desafío lanzando un mensaje de luces en alemán. «Espera», indicó; a continuación emitió la señal de reclamo de un torpedero que los expedicionarios conocían. Sin aguardar a que el enemigo respondiera, Pike lanzó un mensaje que empezaba por «Urgente» y continuaba con las siguientes palabras: «Dos barcos dañados por acción enemiga, solicitamos permiso para avanzar hacia el puerto sin dilación». El fuego alemán cesó. Tras una breve pausa, los alemanes empezaron a disparar de nuevo, esta vez con los cañones pesados apostados en la orilla norte; eran las baterías de Dieckermann, situadas en Pointe de Chémoulin y en Pointe de l'Eve. Pike lanzó otro mensaje: «Estáis disparando contra barcos amigos». De nuevo, el fuego cesó. El *Campbeltown* estaba ahora a sólo seis minutos de su objetivo, ya había entrado en el Loira y, poco a poco, dejaba atrás los cañones pesados de la orilla norte.

Ahora, los alemanes tenían la certeza de que los buques eran hostiles, y Mecke y Dieckermann ordenaron a todos los puestos de artillería que abrieran fuego contra ellos. El farol había funcionado mejor de lo esperado, y la flota casi había conseguido alcanzar su objetivo. Pero el juego había terminado. Ryder ordeno a todos sus buques que respondieran al fuego enemigo. El *Campbeltown* fue el primero en disparar; la tripulación arrió la bandera alemana e izó la bandera de San Jorge, y abrió fuego con sus cañones rápidos Oerlikon; los barcos menores procedieron de igual modo. En unos instantes, el río se convirtió en el escenario de unos gigantescos fuegos artificiales; estelas de luz multicolor rozaban la superficie, golpeando la flotilla y volando en pedazos cualquier cosa que se interpusiera en su camino. El fuego de los cañones de las defensas de la costa golpeó los buques de guerra, ahora dispersados, que inmediatamente empezaron a sufrir bajas y desperfectos.

A sólo cinco minutos del objetivo, lo más prudente era dirigirse a los muelles a toda máquina. En la cabeza del convoy, la lancha MGB 314 llegó a la entrada del puerto y dejó atrás a un barco patrulla, un Sperrbrecher que estaba anclado justo a la salida del embarcadero este. El buque alemán se había unido al ataque y, en ese momento, disparaba sin cesar contra la flotilla británica que se dirigía hacia su posición. Cuando se hallaba ya muy cerca, las armas de la MGB 314 abrieron fuego contra el buque enemigo, barriendo sus cubiertas con granadas explosivas. En el Sperrbrecher se hizo el silencio, sólo quebrado por los gemidos de dolor de sus tripulantes. La agonía de los alemanes se prolongaría durante unos minutos más, pues cada uno de los buques de Ryder que pasaba cerca del barco de guardia acrecentaba el suplicio de los hombres a bordo, destrozados por el fuego de los Oerlikon británicos.

El principal objetivo del fuego enemigo era el *Campbeltown*, pues su tamaño y su evidente categoría lo hacía objeto de una atención especial. Proyectiles de todos los calibres cayeron sobre sus superestructuras y sus cubiertas. Las explosiones proyectaban fragmentos en todas direcciones. Bajo la cubierta, el fuego penetró en los pañoles más vitales del buque; por encima de ésta, agazapados tras las placas blindadas que se habían colocado para protegerles, los equipos de demolición de los comandos buscaron refugio de

Clavado contra la compuerta sur de la esclusa Normandie, el HMS *Campbeltown* muestra las cicatrices del enfrentamiento con los cañones de defensa de costa alemanes. Al fondo, en el mar, aparecen los restos de la red antitorpedos que el *Campbeltown* había roto antes embestir la esclusa. El edificio cuadrado de la derecha de la imagen es el segundo de los tres emplazamientos de artillería atacados por el teniente Roderick y su equipo. (Imperial War Museum, HU2242)

la lluvia de granadas, a la espera del momento en que el buque embistiera el dique y pudieran ponerse en pie y luchar. En ambos bandos aumentaban las bajas.

En el puente del *Campbeltown*, el comandante Beattie pensó que la situación se estaba volviendo demasiado peligrosa para los hombres que tenía bajo su mando y les ordenó que se refugiaran en la sala de mando. El lugar ofrecía alguna protección ante el fuego de pequeño calibre, pues tanto sus laterales como su parte frontal estaban blindados, a excepción de una rendija de alrededor de 30 cm de anchura, que permitía cierto grado de visibilidad frontal. A través de esta brecha, Beattie se concentró en guiar el destructor hacia su objetivo. Ordenó avante toda, con la idea de embestir la compuerta exterior de la esclusa Normandie a 20 nudos de velocidad. Sin embargo, en aquel preciso instante no veía nada, pues estaba cegado por las luces de los proyectores que venían de delante. El timonel, que se encontraba a su lado, cayó muerto. El contramaestre se precipitó hacia delante para tomar el timón y también fue alcanzado casi inmediatamente. Tibbits, el especialista en explosivos, se hizo cargo del gobierno del barco.

En frente, Beattie se concentró en el cañonero, aguardando el momento en que éste se desviara a estribor y dejara un pasadizo abierto para el destructor que le permitiera alcanzar la compuerta. El buque de vanguardia recibió un impacto directo de un proyectil, que mató a la tripulación y a los comandos que se encontraban a bordo. La explosión cegó a Beattie durante unos instantes, pero cuando el humo se disipó, dejó a la vista las formas onduladas de los embarcaderos de la entrada sur. En esta posición del río establecida, Beattie ordenó al timonel que acercara el destructor a toda velocidad al espigón viejo y que embistiera las compuertas del dique, que se hallaban a pocos metros de éste. Justo en frente de Beattie, la MGB 314 viró a la izquierda. «Preparados para embestir», ordenó Beattie, y todos los que se hallaban en la sala de mando se aferraron a unos a otros para resistir el impacto. En frente, perfilándose en la oscuridad, iluminada por el fuego de los cañones y barrida por los haces de luz de los focos, se encontraba la oscura estructura de negro acero que marcaba la entrada al dique Normandie. De repente, el *Campbeltown* chocó contra la red antitorpedos que protegía el puerto, pero la embestida de más de mil toneladas de buque de guerra desgarró la red de acero y el destructor se precipitó hacia delante sin sufrir daños. Segundos después, con un ruido ensordecedor, el buque se incrustó en el centro mismo de la enorme compuerta de acero. Eran las 01:34 horas; el *Campbeltown* había cumplido su misión con sólo cuatro minutos de retraso.

La única pieza del *Campbeltown* que sobrevivió fue este cañón de 12 libras que hoy se encuentra en St-Nazaire junto al monumento dedicado a la operación. (Autor)



En la ilustración, el teniente de navío Curtis, a bordo de la MGB 314, dirige la flotilla a través del aluvión de fuego enemigo cruzando el espigón viejo antes de virar a estribor para abrir un pasadizo al *Campbeltown* hacia la compuerta sur de la esclusa Normandie. A bordo del destructor, su patrón, el capitán de corbeta Beattie, da las últimas órdenes al timonel y prepara el barco para embestir. En el río, las pequeñas embarcaciones de escolta reciben el intenso fuego de los cañones. Por detrás del *Campbeltown*, cerca del buque, la principal de las lanchas de transporte de tropas de la columna de babor, la ML 192, al mando del capitán de corbeta Stephens, ha sido alcanzada en el motor y vira hacia la costa, fuera de control. (Howard Gerrard)



EL ASALTO

EL ATAQUE DE LOS COMANDOS

El *Campbeltown* se había incrustado en las compuertas de la esclusa a una velocidad de 20 nudos, y sus pañoles de proa se habían hundido 10 metros. La sección de proa del barco se había montado sobre el portón, proyectándose hasta un punto justo por detrás de la estructura. El buque de guerra quedó en tal posición que las cuatro toneladas de explosivos que se alojaban en sus compartimientos de proa quedaron situadas en vertical contra la pared de la compuerta. La carga no habría podido quedar mejor situada si se hubiera colocado allí a mano. Era un desenlace perfecto para un magnífico buque.

Cuando por fin el enemigo hubo identificado la flotilla como hostil, el *Campbeltown* y los barcos de vanguardia ya habían penetrado en las aguas del Loira y habían rebasado la mayoría de los cañones pesados de las orillas del río. No sucedió lo mismo con las lanchas motoras que se encontraban en la retaguardia de las columnas. Éstas tuvieron que abrirse paso hacia los muelles a través de las defensas enemigas, que eran conscientes de la presencia de embarcaciones en el río. Más de una docena de focos de distintos tamaños iluminaban las aguas con brillantes haces de luz blanca, y las rápidas lanchas grises aguantaron la posición con serenidad. Era inevitable que la atención de los cañones recayera sobre estos barcos.

La MGB 314, del teniente Curtis, que llevada a Ryder y Newman, así como las dos torpederas en cabeza que con prontitud se habían situado junto al *Campbeltown*, la ML 270 de Irwin y la ML 160 de Boyd, tomaron posiciones al otro lado del destructor y proporcionaron fuego de apoyo mientras sus fuerzas de comandos desembarcaban con premura. Cerca, por detrás de los buques de vanguardia, las dos columnas de lanchas motoras llegaron a sus puntos de desembarco. La columna de estribor se situó para dejar sus comandos en la entrada vieja.

La entrada vieja

La embarcación que iba en cabeza de esta línea de ataque era la ML 192, del capitán de corbeta Stephens; la lancha recibió el impacto de un proyectil de gran tamaño antes incluso de que el *Campbeltown* hubiera embestido la esclusa. El misil abrió una gran brecha en la sala de máquinas, y dejó el barco inservible. La lancha, fuera de control, se desvió hacia la izquierda, y se salió de la columna de lanchas, empotrándose en la gran pared de piedra del espigón oriental. Otros proyectiles golpearon el barco, y provocaron un incendio a bordo. Todos los que aún permanecían a bordo se dieron cuenta de que la lancha estaba perdida. Stephens dio ordenes de abandonarla, pero las paredes del espigón, que se alzaban sobre la pequeña lancha, hacían imposible el desembarco. Mientras la lancha se precipitaba corriente abajo, los heridos fueron trasladados a los botes salvavidas mientras otros saltaban al agua. Todos los comandos a bordo, a excepción de cinco hombres,



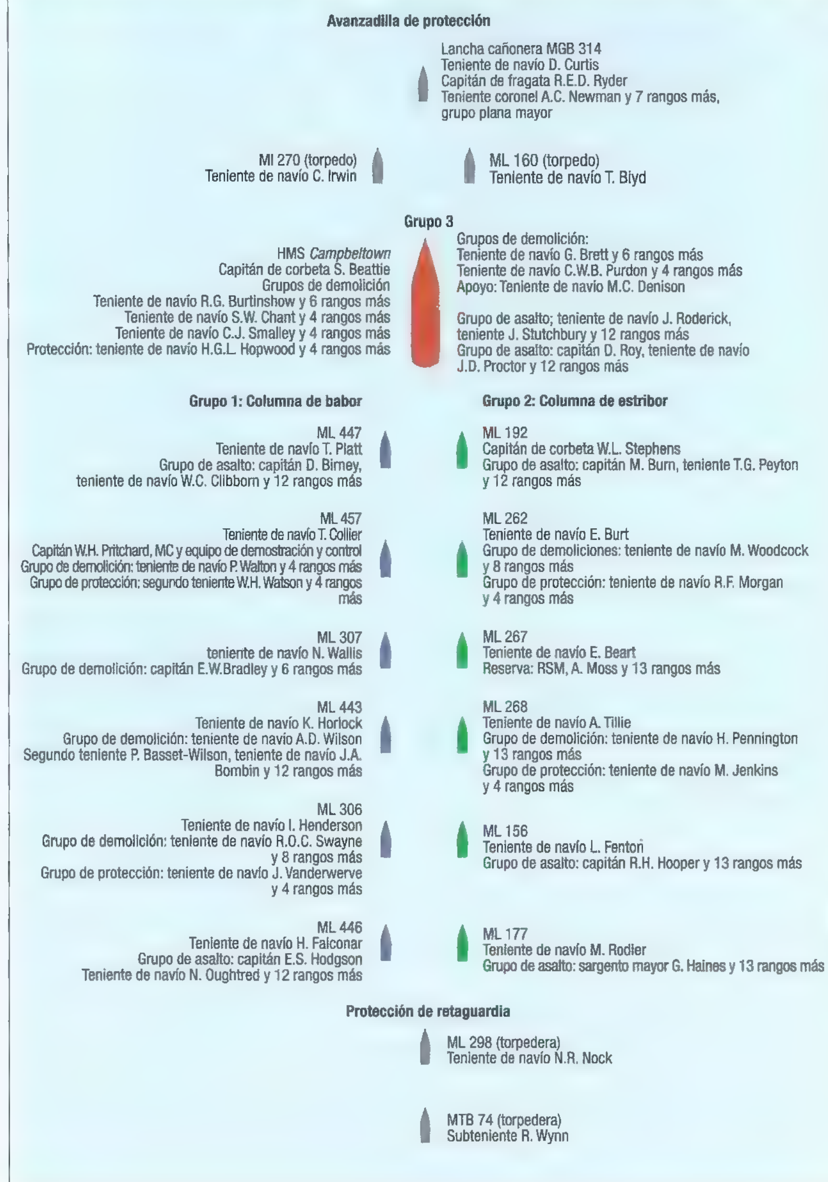
La escalera sur de la entrada vieja; la ML 177 del teniente Rodier desembarcó aquí al sargento mayor Haines y a su equipo. Los diques para submarinos están al final de la imagen, localizados en el lado opuesto de la base de submarinos. En el centro de la imagen se observan las compuertas a la entrada vieja que fueron torpedeadas por el teniente Gin a bordo de la MTB 74. A la derecha de la imagen hay una gran mole de cemento que sirve de dique para submarinos, con compuertas en ambos extremos, que proporcionan una entrada alternativa a la base de submarinos. (Autor)

desaparecieron; lo mismo les sucedió a cuatro miembros de la tripulación. El capitán Michael Burn, de 1.er Grupo de Asalto de la ML 192, escapó del desastre y nadó hacia la costa, decidido a cumplir su misión. Burn, en solitario, alcanzó las torres antiaéreas que él y sus hombres tenían orden de atacar; pero las encontró vacías.

La siguiente embarcación de la columna de estribor era la ML 62, al mando del teniente Buró, que transportaba al equipo de demolición del teniente Woodcock, cuyo objetivo era demoler el puente que cruzaba la entrada vieja y los dos portones adyacentes. El teniente Buró vio cómo la lancha Stephens se salía de la línea y, durante unos instantes, quedó confundido por la luces de los focos y tuvo que realizar una maniobra de evasión. Antes de que se diera cuenta, se había situado al otro lado de la entrada vieja y sobrepasó su punto de desembarco unos cuantos metros. Detrás iba la siguiente lancha, la ML 267 del teniente Beart, que cometió el mismo error. Los barcos dieron la vuelta y se dispusieron a desembarcar en sus correspondientes puntos.

En cuarto lugar de la columna de estribor estaba la ML 268, al mando del teniente de navío Tillie. Éste vio que las dos lanchas que le precedían habían sobrepasado la entrada vieja y puso rumbo al punto de desembarco correcto. Mientras se dirigía hacia la entrada desde el centro del río, la lancha fue castigada por el fuego preciso y continuado del enemigo, que disparaba a corta distancia. Instantes después, el combustible se inflamó y la lancha se convirtió en un infierno; segundos después explotó, y el combustible ardiendo se expandió por la superficie del río, justo por detrás del castigado

LA FLOTILLA



Campbeltown. Sobrevivieron el teniente de navío Tillie y poco menos de la mitad de su tripulación, pero de los 18 hombres que componían el comando, todos, excepto dos, perecieron.

La quinta lancha de la línea, la ML del teniente Fenton, fue alcanzada repetidas veces antes de llegar a la zona del muelle. Un impacto directo en el puente de mando hirió a su comandante, y el capitán de los comandos, Hooper, se hizo cargo del control de la situación. Cuando la lancha se estaba acercando a la entrada vieja, efectuó una acción evasiva y falló el objetivo. Fenton hizo virar la lancha describiendo un gran círculo, y trató otra vez de alcanzar la entrada vieja. Sin embargo, sus heridas eran demasiado graves y se desmayó, y el subteniente Machin tomó el mando del barco.



La sala de bombeo, en la esclusa Normandie, era el objetivo del teniente de navío Chant y su equipo de demolición. (Autor)

Segundos después, éste también cayó bajo el fuego enemigo; también fueron alcanzados el timón del barco y el motor de babor. Los tres oficiales estaban ahora gravemente heridos en el puente de mando. Con la lancha en pésimas condiciones, con un solo motor en funcionamiento y viéndose obligado a pilotarla de forma manual, su capitán decidió retirarse río abajo.

La última lancha de la línea, la ML 177, tuvo más suerte. El teniente Rodier pasó a través de la destrucción que se extendía a su alrededor, y alcanzó la entrada vieja. Barcos en llamas, lagos de combustible ardiendo y alaridos humanos acompañaron el curso de la lancha hacia el muelle. Remontando el río, aguantando el castigo del fuego enemigo, Ryder alcanzó su objetivo, sobrepasando ligeramente la entrada; pero en seguida se dio cuenta de su error y reculó hasta llegar al lado sur de la entrada vieja, sólo seis minutos después de que, en el otro lado, el *Campbeltown* se hubiera incrustado en la compuerta.

El sargento mayor Haines y su equipo de comandos desembarcaron tan rápido como pudieron, ansiosos por poner los pies en tierra firme. En perfecto orden, Haines condujo a sus hombres por el laberinto de tinglados que se alzaban en las inmediaciones de la entrada y se dirigió a su punto de encuentro con el capitán Hooper y su equipo. Su objetivo era destruir los cañones de costa que se encontraban entre el espigón viejo y la entrada vieja. Pero Hooper no estaba allí, ni llegaría nunca, pues él y sus hombres habían sufrido el destino de muchos otros a bordo de la ML 156 de Fenton, y en aquellos instantes se retiraban río abajo.

Entonces, el barco de mando MGB 314 salió del río y penetró en la entrada vieja. Su tarea de proporcionar fuego de cobertura al *Campbeltown* había finalizado, y ahora se acercaba por el norte de la entrada para desembarcar al teniente coronel Newman y a sus oficiales. Mediante el megáfono, Ryder ordenó a Rodier que se acercara con su ML 177 a la popa del *Campbeltown* y que evacuara a la tripulación del destructor y a los heridos.

En aquel momento, las dos lanchas que habían superado el punto de desembarco intentaban acercarse una vez más. La primera de ellas era la



La sala de bombeo, en la esclusa King George V, en Southampton. El teniente de navío Chant y sus hombres practicaron una y otra vez en estas máquinas, perfeccionando las habilidades necesarias para llevar a cabo sus misiones de demolición durante el asalto. El diseño de esta sala de bombeo difiere de la del St-Nazaire, en que es más pequeña y está más protegida. Nótense las largas varillas que conectan las bombas con los motores, situados 12 metros por encima. (Joe Low)

ML 262 del teniente Burt, que condujo su lancha por la entrada vieja y desembarcó a sus hombres en el varadero norte. El teniente Woodcock y sus comandos, junto con el teniente Morgan y su equipo de apoyo, abandonaron la lancha de Burt, prestos a cumplir con su misión. Más o menos a la misma hora, a pocos metros de distancia, la sala de las compuertas sur estalló con un ruido ensordecedor, poco después de que detonaran las cargas colocadas por el teniente Smalley y su equipo. Como añadidura al estruendo y al tumulto, un barco de defensa situado en la base submarina se puso a tirar desde muy cerca contra las lanchas británicas que se hallaban en la entrada vieja. Los cañones de la ML 262 devolvieron el fuego, mientras los proyectiles de ametralladora y las granadas de los cañones de tiro rápido rebotaban y estallaban alrededor de la tripulación y los comandos, ahora dispersos. En medio de aquel caos, Burt se retiró del embarcadero y empezó a recular. Había empezado a volver sobre sus pasos cuando distinguió al equipo de Woodcock que corría hacia su posición. Una vez más, Burt acercó su lancha y los comandos subieron a bordo. El teniente Morgan le dijo que había visto la estela de una bengala en el cielo, señal que indicaba que las tropas debían embarcar; probablemente, la causa de este falso avistamiento fueron las luces de un foco en medio de aquel caos.

De nuevo, Burt se retiró y empezó a maniobrar en dirección a la entrada, pero de repente apareció el equipo del teniente de navío Smalley corriendo por el embarcadero y gritando que había que salir de allí: su misión, la voladura del centro de control de las compuertas del sur, estaba cumplida. Una vez más, Burt volvió sobre sus pasos y recogió a los hombres. Por último, con la lancha cargada de pasaje, el teniente Burt puso rumbo a aguas abiertas. Entonces, la ML 262 fue alcanzada en repetidas ocasiones; el fuego enemigo provocó un incendio a bordo y destruyó todas sus armas. El teniente de navío Smalley y muchos otros murieron en la acción. Aunque la lancha había sufrido daños, sus máquinas y su timón todavía respondían, y Burt aumentó la velocidad y escapó río abajo.

Detrás de la ML 262, ya en la entrada vieja, se encontraba la ML 267 de Beart, que llevaba al equipo de sargento mayor Moss, los reservas de Newman. Beart condujo su lancha por el lado sur de la entrada e intentó dejar a sus tropas a pocos metros de la costa, cerca de los puntos de desembarco, pero con poco éxito. Algunos hombres alcanzaron la costa, pero tuvieron que regresar casi de inmediato, pues la lancha recibió una serie de impactos y tuvo que abandonar su posición. El fuego enemigo era intenso y concentrado, y provocó algunos incendios a bordo. Las llamas se extendieron por el barco y, en pocos minutos, la lancha ardía por completo y se deslizaba, irremediablemente perdida, al centro del río. Se dio la orden de abandonar el barco y todos los que pudieron saltaron al agua o subieron a bordo de los botes salvavidas. Moss y muchos otros cayeron bajo el fuego de las ametralladoras mientras estaban en el agua; otros murieron quemados o ahogados. El teniente Beart y diez de sus tripulantes, junto con ocho comandos, perdieron la vida.

La última lancha que debía entrar en la entrada vieja era la MTB 74 del teniente Gin. Mientras remontaba el río, la sala de máquinas de la lancha fue alcanzada y uno de sus cinco motores quedó fuera de servicio. Gin condujo su torpedera junto a la cañonera de Ryder para recibir órdenes. La posición en que había quedado el *Campbeltown,* encima de la compuerta sur, hacía innecesaria la misión principal del barco: torpedear la esclusa Normandie. Pero Ryder todavía podía necesitar los torpedos para disparar contra el destructor si éste no hacia explosión como estaba previsto.

FLOTILLA DE ASALTO

1	HMS *Campbeltown*	10	ML 446
2	MGB 314	11	ML 192
3	ML 270	12	ML 262
4	ML 160	13	ML 267
5	ML 447	14	ML 268
6	ML 457	15	ML 156
7	ML 307	16	ML 177
8	ML 443	17	ML 298
9	ML 306	18	MTB 74

Se declara un fuerte incendio a bordo de la lancha motora ML 192, tras sufrir graves daños por el fuego enemigo durante el tramo final hacia los muelles.

La ML 177 consigue desembarcar al grupo de asalto del teniente Rodier en la escalera sur de la entrada vieja.

La ML 267 intenta desembarcar la reserva de la plana mayor de Moss, en la entrada vieja, pero el fuego enemigo la obliga a retirarse.



La ML 457 consigue desembarcar el equipo de demolición del capitán Pritchard, el grupo del teniente Walton y el grupo de protección del teniente Watson en las escaleras del espigón viejo.

La ML 307, que transporta al equipo de demolición del capitán Bradley, intenta acercarse al espigón viejo, pero es rechazada por el fuego concentrado del enemigo.

La ML 447, que va en cabeza de la columna de lanchas de transporte de tropas, estalla y se incendia, víctima del fuego enemigo.

La lancha motora ML 443 sobrepasa su punto de desembarco en el espigón viejo durante el trayecto por el río y ahora intenta acercarse antes de intentar el desembarco.

La torpedera MTB 74 aguarda en la entrada vieja, en caso de que sea imposible volar por los aires el *Campbeltown* contra su objetivo y sea necesario torpedear el buque.

La ML 62 desembarca el grupo de demolición del teniente de navío Woodcock y el grupo de protección en la escalera norte de la entrada vieja.

La cañonera MGB 314, que transporta a Ryder y a Newman, prepara el desembarco de los comandos y sus equipos.

El HMS *Campbeltown* reposa, desafiante, en lo alto de la compuerta sur de la esclusa Normandie, mientras los comandos a bordo atacan las instalaciones del puerto.

La ML 160 entró en el puerto como líder de la columna de estribor y de los buques de protección de vanguardia; ahora, patrulla el curso alto del río y dispara contra objetivos en la costa.

DIQUES PARA SUBMARINOS (EN CONSTRUCCIÓN)
DIQUES PARA SUBMARINOS
BASE DE PENHOËT
BASE SUBMARINOS
ESCLUSA NORMANDIE
COMPUERTA SUR
ENTRADA VIEJA

La ML 446, con el grupo de asalto del capitán Hodgson a bordo, transferido de la ML 341 durante el viaje, intenta acercarse al espigón viejo.

La ML 270, que ha conducido la columna de babor hasta el Loira, proporcionando protección en la retaguardia con sus torpedos, dispara sus cañones contra las defensas costeras.

El fuego enemigo provoca un incendio en la ML 268, cuando ésta se acerca a la entrada vieja.

La ML 156 pierde a su capitán, el teniente de navío Fenton, así como al capitán Hoper, jefe de los comandos a bordo y, con un motor inservible, navega a la deriva en el curso medio del río.

La ML 298, la torpedera que protegía la retaguardia de flotilla durante el viaje, se sitúa en el curso medio del río, aguardando el fin del asalto y preparada para proceder a la evacuación de los comandos.

La ML 306 rebasa por completo su punto de desembarco en el espigón viejo, y ahora regresa para intentar atracar en dicha estructura.

SAINT-NAZAIRE, DIEZ MINUTOS DESPUÉS DE QUE EL HMS *CAMPBELTOWN* EMBISTIERA LA COMPUERTA DE LA ESCLUSA

28 de marzo de 1942, 01:45 h, vista desde el oeste. El HMS *Campbeltown* ha embestido la compuerta sur de la esclusa Normandie y la flotilla de barcos menores intenta desembarcar a sus respectivos comandos. La ordenada formación que remontó el curso del río Loira se ha desintegrado, víctima del caos provocado por el fuego del enemigo.

Los comandos del *Campbeltown* atacan

Mientras las lanchas de la columna de estribor trataban de acercarse a sus puntos de desembarco en la entrada vieja, había mucho que hacer en el *Campbeltown* y en sus inmediaciones. Ahora que éste ya había embestido la compuerta, la principal misión de Beattie había terminado. Ahora debía evacuar a su tripulación de la zona y luego hacer volar el buque, hundiéndolo para siempre en las aguas del Loira para que bloqueara la entrada en caso de que la carga que llevaba en sus entrañas no hiciera explosión en el momento adecuado.

El destructor estaba ahora a merced de los cañones enemigos, que continuaban castigándolo. El *Campbeltown* fue alcanzado repetidas veces por un gran número de proyectiles explosivos, que penetraron en sus costados y provocaron una gran cantidad de bajas entre los comandos y la tripulación. Los cañones alemanes, emplazados en los tejados de los edificios colindantes, arrojaban su fuego sobre la desprotegida cubierta del buque. En el otro lado del río, las baterías de cañones de 75 mm de Le Pointeau y los de 40 mm de Minden Point se unieron al fuego cruzado.

Cuando el *Campbeltown* fue alcanzado por primera vez, el segundo de a bordo de Newman, el comandante Bill Copland, ordenó a los comandos que se apresuraran a abandonar la zona, llena del humo producido por el incendio del castillo de proa, y que saltaran del barco sobre las compuertas de acero, para cumplir con sus respectivas tareas. El teniente Roderick y su equipo saltaron con rapidez por estribor y se dirigieron sin dilación hacia su primer objetivo, un emplazamiento de cañones rodeado por sacos terreros que se levantaba en las inmediaciones. Los comandos corrieron, disparando sus subfusiles Thompson y ametralladoras Bren, y antes de que se diera cuenta, estaban ya en el emplazamiento, y neutralizaron el cañón y a los artilleros. Entonces, el grupo se dirigió sin dilación hacia su siguiente objetivo, un refugio de cemento en cuyo tejado se apostaba un cañón de tiro rápido de 37 mm. El cañón y su dotación fueron silenciados mediante granadas lanzadas con gran precisión, y las tropas que se hallaban en el interior del refugio fueron abatidas a tiros mientras trataban de escapar. Había ahora que ocuparse del tercer cañón, pero éste ya había sido destruido por el fuego procedente de los barcos que disparaban desde el río. El último objetivo era incendiar los tanques subterráneos de combustible; los comandos arrojaron proyectiles incendiarios por los conductos de ventilación, pero los resultados no fueron los esperados, pues el fuego no prendió. Roderick ya había perdido cuatro hombres durante el ataque, y había llegado la hora de consolidar su posición, por lo que dispuso una guardia de flanco en la orilla occidental del dique seco para evitar un contraataque alemán en la zona de las casetas de vigilancia. El teniente situó a sus hombres y esperó, sin perder de vista el cielo, pues de allí podía llegar la señal de retirada.

El primer equipo que saltó por el lado de babor del destructor era el grupo del teniente Roy, formado por hombres del 2.° Comando; su tarea principal era silenciar los dos cañones que se hallaban sobre la sala de bombeo. Los artilleros alemanes, sin embargo, habían decidió escapar antes de que Roy y sus hombres los atraparan, y se precipitaron por una escalera exterior tan pronto como llegaron los comandos. Roy y su sargento rodearon las escaleras, y encontraron que los cañones habían sido abandonados. Los comandos colocaron cargas explosivas para destruir los cañones y se retiraron escaleras abajo.

El siguiente objetivo de Roy era el más importante. Debía tomar el puente de la entrada vieja y sostenerlo, para permitir la retirada de los equipos de

demolición que se encontraban en las inmediaciones de la esclusa Normandie, que debían acceder primero al espigón viejo para luego reembarcarse. Después, era necesario hacer saltar el puente por los aires con las cargas que había colocado el teniente de navío Woodcock, pero éste y sus hombres habían perecido en la ML 262. Roy condujo a su gente por las estrechas calles entre los tinglados que llevaban al puente; no había enemigos a la vista. Ordenó a su equipo que cubriera los puntos de acceso desde todos los ángulos, y permaneció en su posición, ajeno a todo lo que ocurría a su alrededor, en medio del fuego enemigo.

Después del grupo de Roy, salió del destructor el primero de los equipos de demolición: el teniente Chant y sus cuatro sargentos. Su tarea era, con seguridad, la más importante de todas después de la neutralización de la compuerta exterior: la destrucción de la sala de bombeo y de su maquinaria. La misión de Chant era entrar en la sala de bombeo y hacer explotar las grandes bombas que vaciaban la esclusa. Se encontraban a 12 metros por debajo de la superficie, al mismo nivel que el piso de la esclusa. Si conseguían destruir las bombas, la esclusa Normandie se convertiría en un simple embarcadero, incluso en el caso de que la compuerta exterior permaneciera intacta. A causa de su inaccesibilidad, se necesitarían meses, incluso todo un año, para efectuar las reparaciones necesarias; esto significaba que la Armada alemana en general, y el *Tirpiz* en particular, no podrían utilizar las instalaciones del muelle.

Chant y uno de sus hombres, el sargento Chamberlain, habían sido heridos en las piernas cuando la expedición remontaba el Loira, y se movían con mucha dificultad. Aun así, el teniente sacó a su equipo del *Campbeltown* y lo condujo con gran astucia a la sala de bombeo. La puerta del edificio estaba cerrada, de modo que la volaron con una carga y entraron. Todo estaba dispuesto tal y como esperaban, siguiendo el mismo patrón general que habían visto en Southampton. Los incontables ensayos y simulacros que habían efectuado en Inglaterra empezaban a dar sus frutos: la línea de motores eléctricos, los transformadores, los paneles de interruptores, el cuadro de indicadores... todo les era muy familiar.

El sargento Chamberlain estaba cada vez más débil, así que Chant le ordenó que montara guardia en la sala de motores, mientras los otros le acompañaban al sótano donde se alojaban las bombas. También Chant empezaba a notar los efectos de su herida, y necesitó ayuda para descender por las tortuosas escaleras del fondo del edificio. El descenso estaba plagado de peligros. Los cuatro hombres descendieron por los peldaños de metal y se adentraron en la oscuridad. Cada uno de ellos cargaba 27 kilos de explosivos. El final de la escalera era un tanto distinto de la de Southampton, pues terminaba en una plataforma que se desplegaba en todas direcciones; esto causó cierta confusión en Chant y sus hombres. Por fin, alcanzaron el fondo y la pálida luz azulada de sus linternas iluminó un escenario muy parecido a las salas de bombeo del dique seco George V donde habían realizado su período de entrenamiento.

Como ya habían practicado el procedimiento tantas veces, procedieron sin titubear y conectaron las cargas en los puntos clave de las bombas de succión. Trabajaban en silencio, en la casi total oscuridad de la cámara subterránea, y realizaron las conexiones necesarias en las cuatro máquinas para prepararlas para su destrucción. Cubrieron cada una de las bombas con una larga varilla de acero que descendía de los motores eléctricos, situados 12 metros por encima. Las cargas, diseñadas para esta tarea y recubiertas de un mate-

GRUPOS DE COMANDOS DE LA OPERACIÓN
1 Grupo del teniente Roderick
2 Grupo del capitán Roy
3 Grupo del teniente Chant
4 Grupo del teniente Smalley
5 Grupo del comandante Copland
6 Grupo del teniente Purdon
Grupo del teniente Burtenshaw
Grupo del teniente Brett



El capitán Roy y sus hombres aseguran el puente sobre la entrada vieja.

El grupo del teniente Smalley destroza la sala de control de las compuertas sur, junto con toda su maquinaria. Con la misión cumplida, suben a bordo de la ML 262, que se encuentra junto a la entrada vieja. Por desgracia, la lancha motora recibe un impacto que la manda a pique; muchos hombres mueren, entre ellos, el teniente Smalley.

El teniente Chant y su equipo de suboficiales asaltan la sala de bombeo, destruyen las cuatro bombas, situadas a 12 metros bajo el nivel del suelo, y sabotean los motores eléctricos que las controlan.

El capitán Roy y sus hombres se abren camino por el lado de babor del destructor y eliminan los cañones situados en el tejado de la sala de bombeo. A continuación, toman posiciones en el puente sobre la entrada vieja y mantienen despejada la ruta de escape hacia el cuartel general de Newman para los otros grupos.

El HMS *Campbeltown*, inmovilizado en la compuerta sur de la esclusa Normandie, contempla los dos petroleros alemanes situados en el interior de la misma. Los equipos de comandos desembarcan con celeridad y se dirigen a atacar las instalaciones del puerto que les han sido asignadas.

El teniente Roderick y su equipo saltan por el lado de estribor del *Campbeltown* y atacan las tres posiciones de baterías situadas entre la esclusa Normandie y el río. Tras cumplir su misión con éxito, los comandos tratan de incendiar los almacenes de combustible subterráneos alemanes, y se retiran al punto de encuentro con el cuartel general del capitán Newman, situado cerca de la entrada vieja.



Los equipos al mando de los tenientes Purdon, Brett y Burtenshaw atacan sus respectivos objetivos en el extremo norte de la esclusa Normandie. El teniente Purdon y sus hombres consiguen destruir la sala de control de la compuerta norte. Mientras que los tenientes de navío Brett y Burtenshaw tratan de volar con explosivos la estructura interna de la compuerta norte. Brett resulta herido, y Burtenshaw y otros seis hombres mueren. El resto se dirige al punto de encuentro cerca la de entrada vieja.

El segundo de a bordo del capitán Newman, el comandante Copland, abandona el *Campbeltown* y supervisa los equipos de demolición antes de retirarse al cuartel general de Newman para organizar la retirada de St-Nazaire.

ASALTO DE LOS COMANDOS A OBJETIVOS PRÓXIMOS A LA ESCLUSA NORMANDIE

28 de marzo de 1942. Después de que el HMS *Campbeltown* se estrellara contra la compuerta sur de la esclusa Normandie, los comandos de a bordo desembarcaron y atacaron sus respectivos objetivos. La fuerza de muchos de los equipos estaba mermada a causa de las bajas sufridas al remontar el río, pero cumplieron sus misiones como estaba previsto.

rial resistente al agua, se colocaron en los puntos en que Pritchard creyó que causarían el mayor daño posible; a continuación, todas ellas fueron unidas, formando un anillo, mediante cordtex, y éste, a su vez, fue empalmado en el sistema de detonación. El cordtex, un material de reacción instantánea, fue encendido mediante dos detonadores unidos a una poca cantidad de mecha de seguridad de acción retardada. El gran anillo de explosivos, detonadores y mecha aseguraba una explosión instantánea de todas las cargas, sin importar cuál de los dos detonadores reaccionara en primer lugar.

Uno a uno, los sargentos completaron sus respectivas tareas, y comunicaron a Chant que todo estaba listo. Con los explosivos en su lugar, el teniente se aseguró de que el sistema de detonación estuviera bien conectado y preparado. Todo lo que había que hacer ahora era encender la segunda mecha, de 60 segundos, y huir. Aunque estaba muy debilitado a causa de su herida, y consciente de que el largo camino hacia la superficie escaleras arriba sería difícil, Chant sabía que la tarea de prender las mechas era su deber y de ningún otro. Así pues, ordenó a dos de sus sargentos, King y Butler, que corrieran escaleras arriba, con instrucciones de sacar a Chamberlain de la sala de bombeo y llevarlo a la superficie. Dockerill se quedó junto a él.

Chant aguardó en la oscuridad hasta que oyó la voz de sus hombres desde el exterior; todo estada despejado, y él y Dockerill encendieron las mechas. Aguardó unos instantes, hasta asegurarse de que las mechas de acción retardada estuvieran, en efecto, encendidas, y entonces empezó el largo ascenso hacia la superficie, peldaño a peldaño, ayudado por su sargento. Ya en el exterior, ambos hombres abandonaron el edificio tan rápido como pudieron, se alejaron un trecho; casi de inmediato, las cargas explosivas hicieron saltar la sala de bombeo por los aires, con un rugido que pudo oírse por todo el muelle. La potencia de 68 kilos de explosivos en un espacio tan reducido fue devastadora. Cuando Chant y su equipo regresaron al edificio para examinar los resultados de su trabajo, vieron una escena de destrucción total. La mayor parte del piso se había hundido, y dos de los motores eléctricos se habían desplomado en el interior de la sala de bombeo, mientras que los otros dos habían quedado inservibles. No había necesidad de destruir nada más, de modo que los hombres de Chant se contentaron con pegar fuego al combustible que se salía de los transformadores y abandonaron el lugar.

Fuera del edificio, Chant se encontró con el capitán Montgomery, que estaba a cargo de las demoliciones que debían llevarse a cabo en las inmediaciones de la esclusa, e informó de que su misión estaba cumplida. Ya podía retirarse al espigón viejo por el puente de Roy y prepararse para evacuar el lugar.

Justo antes de que Chant consiguiera destruir la sala de bombeo, la noche se llenó con el rugido de otra gran explosión, cuando el equipo del teniente Smalley hizo detonar sus cargas en el centro de control de las compuertas, situado a 45 metros del *Campbeltown*. Smalley y sus hombres habían saltado del destructor después de Chant, y se habían desplazado junto al canal inundado, desde la compuerta hasta dicho centro. Dentro del edificio había unos motores gigantescos y unas ruedas, cuya misión era mover la compuerta hacia el interior y el exterior de su posición en la entrada de la esclusa. La nave, una estructura de una sola planta, era un objetivo sencillo de atacar y, rápidamente, Smalley y sus hombres accedieron a su interior y colocaron sus cargas. En pocos minutos, el edifico voló por los aires, y Smalley informó de su éxito a Montgomery. Con la misión cumplida, los hombres recibieron permiso para retirarse. Como ya se ha dicho, en lugar de dirigirse al espigón



La sala de control de la compuerta norte tras el asalto del teniente Purdon y su equipo de demolición. En el centro de la fotografía, se distinguen con claridad los restos de las grandes ruedas que servían para desplazar la compuerta por su cámara. Al fondo de la imagen, la base de submarinos. (Bundesarchiv, 65/2314A/5A)

viejo para embarcarse de forma ordenada, como estaba previsto, intentaron subir a bordo de la lancha ML 262 del teniente de navío Burt, que se encontraba cerca de la escalera norte de la entrada vieja, a unos pocos metros de distancia. Por desgracia, Smalley y algunos de sus hombres murieron cuando la lancha recibió una serie de impactos de los cañones enemigos.

Detrás de los equipos de Chant y Smalley saltaron del *Campbeltown* los grupos destinados a atacar unos puntos escogidos situados en el extremo de la esclusa Normandie. Al teniente Etches y a sus comandos se les asignó la misión de asaltar la compuerta norte y su mecanismo de control. Etches estaba al mando de dos equipos; la tarea de hacer estallar el centro de control de la compuerta norte corría a cargo del teniente Purdon y de cuatro cabos; el teniente Brett y ocho suboficiales se encargarían de destruir la compuerta de acero. El teniente Denison y cuatro comandos bien armados cubrirían a estos hombres mientras cumplían con su misión. A este grupo se añadieron el teniente Burtenshaw y sus hombres, que ya estaban disponibles para ayudar en lo posible porque su tarea principal, la demolición de la compuerta sur en caso de que el *Campbeltown* fallara su objetivo, no era necesaria, pues Beattie, experto marino, había dejado a Burtenshaw sin trabajo. Durante el asalto, Etches fue herido en diversas ocasiones en las piernas y, ahora, casi no podía moverse. Era evidente que ya no podía conducir a sus equipos hacia el extremo norte de la esclusa, de modo que procedieron sin él. Dos de los miembros del grupo de protección de Denison también estaban heridos en las piernas, y se quedaron a bordo mientras esperaban a ser evacuados. Esto dejaba sólo tres hombres para cubrir a los equipos de demolición mientras éstos estuvieran ocupados. En cuanto el *Campbeltown* se hubo estrellado, Purdon, Brett y Burtenshaw saltaron del buque y se dirigieron a sus respectivos objetivos. La esclusa Normadie tiene más de 300 metros de longitud, y los pequeños grupos de comandos tuvieron que moverse en la oscuridad, esquivando la luz de los focos que barrían la zona y burlando el fuego enemigo.

LOS OBJETIVOS EN EL ÁREA PORTUARIA



OBJETIVOS DEL GRUPO 1

A. Capitán Birney: capturar el espigón viejo, neutralizar los cañones del fortín y eliminar el emplazamiento de baterías situado en la línea de la costa.
B. Teniente Hodgson: capturar y asegurar el embarcadero oriental y eliminar los dos emplazamientos de baterías situados en él.
C. Teniente Walton: capturar y destruir el punte levadizo y la compuerta que da acceso a la base de submarinos, situada en la entrada sur.
D. Capitán Bradley: demoler la compuerta principal, situada en la entrada sur.
E. Teniente Wilson: destruir la central eléctrica y la sala de calderas, desde la que se divisa la entrada sur al puerto.
F. Teniente Swayne: capturar y destruir el puente colgante de la entrada sur y las compuertas.

OBJETIVOS DEL GRUPO 2

G. Capitán Burn: derribar dos torres antiaéreas de madera, situadas al norte de la base de submarinos y bloquear el extremo final de la esclusa Normandie.
H. Teniente Woodcock: explosivos en las compuertas de la entrada vieja y en el puente colgante para volar dichas estructuras después de la retirada de los comandos al final de la incursión.
I. Sargento mayor Moss: a disposición del coronel Newman en su cuartel general y para hacer frente a los buques enemigos en la base de submarinos.
J. Teniente Pennington: capturar y destruir el puente colgante norte, situado en el extremo norte de la base de submarinos.
K. Capitán Hooper: silenciar dos baterías situadas en la línea de la costa, entre la entrada vieja y el espigón.

OBJETIVOS DEL GRUPO 3

L. Teniente Roderick: neutralizar los tres cañones situados a la derecha del *Campbeltown*, bloquear esta parte del puente y destruir los tanques de combustible subterráneos.
M. Capitán Roy: destruir los dos cañones situados en lo alto de la sala de bombeo.
N. Teniente Burtenshaw: colocar los explosivos en la compuerta en caso de que no fuera efectiva la embestida del *Campbeltown*.
O. Teniente Smalley: destruir la sala de control de la compuerta sur.
P. Teniente Chant: destruir las instalaciones de la sala de bombeo.
Q. Teniente Brett: colocar cargas explosivas para destruir la compuerta norte.
R. Teniente Purdon: destruir la sala de control de la compuerta norte.
S. Comandante Copland: proporcionar ayuda al cuartel general del coronel Newman y organizar la retirada.

Denison y sus hombres marcharon en primer lugar; en pocos minutos se vieron inmersos en un fuego intenso procedente de una trinchera, situada a medio camino de ambos extremos de la esclusa. En una acción ejecutada a la perfeccción, Denison desvió el fuego alemán mientras los otros dos hombres que quedaban lanzaban granadas de mano. Todos los que estaban en la trinchera, murieron. Denison pasó entonces por detrás de la compuerta norte y de su centro de control, y ordenó a su pequeño grupo que cubriera a los equipos de demolición, y que les protegieran de cualquier enemigo que llegara por el puente colgante sur.

Detrás llegó el teniente Purdon y su equipo, que se dirigieron al centro de control de la compuerta, mientras Brett y Burtenshaw se concentraban en el camino que llevaba a la compuerta. La misión de Purdon era idéntica a la que se había asignado a Smalley en el otro extremo de la esclusa. Él y sus hombres colocaron y empalmaron las cargas explosivas en los motores y en las ruedas gigantes, dejándolas listas para la detonación, pero antes esperaron a que Brett y Burtenshaw volaran la compuerta. Purdon mandó al sargento Chung para informar a los dos oficiales de que todo estaba preparado, pero le alcanzó una ráfaga de fuego enemigo y cayó herido.

La situación era precaria en el extremo norte de la esclusa. Brett y Burtenshaw estaban en el punto de mira del enemigo, y soportaban el fuego de las armas ligeras de varios grupos de soldados emboscados. Para complicar aún más la situación, la compuerta estaba construida de un modo distinto a la de Southampton. Los equipos debían colocar dos tipos de explosivos en las compuertas. El primero eran 12 cargas submarinas de 8 kilos, situadas contra las paredes de la compuerta, en el lado del tanque Penhöet, mientras que el otro tipo eran unas cargas circulares, en forma de corona, que debían colocar en las cavidades de la propia compuerta. Sin embargo, cuando el equipo trató de abrir una de las puertas de acceso, situada en medio del camino, para meterse en la cámara, tuvieron problemas porque la parte superior de la compuerta había sido cubierta con madera y sellada con asfalto.

Fotografía moderna del camino que pasa por encima de la compuerta norte del dique seco. Los hombres del teniente Burtenshaw no pudieron acceder por las rejillas de inspección que se ven en medio del camino, lo que les hubiera permitido llegar al fondo de esta estructura y colocar los explosivos. El pequeño edificio cuadrado que se observa al fondo es la nueva sala de control de las compuertas. (Autor)





Comandos británicos caídos en combate. Al fondo se ve el muelle de Penhoët, por lo que es probable que estos hombres perteneciesen a los grupos de Purdon, Brett o Burtenshaw. En algunos de ellos se observa el correaje blanco que llevaron los comandos como medida de identificación rápida. (Imperial War Museum, HU40170)

Poco después de llegar, Brett fue herido, así como otros hombres de ambos comandos. El fuego enemigo continuaba barriendo el camino, y alcanzaba a los comandos uno a uno. Con gran determinación, éstos hicieron descender las cargas submarinas por las paredes de la compuerta, empalmadas con un anillo de cordtex, y las dejaron listas para la explosión. En el camino, aunque lo intentaron en repetidas ocasiones, comprobaron que era imposible meterse en la compuerta. Burtenshaw trató de volar la trampilla de acceso, pero falló, y el ruido de la explosión intensificó el fuego enemigo. Los buques que se hallaban en el tanque Penhöet empezaron a disparar también, al igual que las ametralladoras que guardaban los dos petroleros situados debajo de ellos, en la esclusa. Los alemanes empezaron a rodear a los comandos, que se hallaban en una situación vulnerable y eran atacados desde todas direcciones. Las bajas crecían en ambos bandos; una de ellas fue Burtenshaw.

Como los dos oficiales habían caído, el sargento Carr asumió al mando. En aquellos momentos ya era evidente que no se podían colocar cargas explosivas en el interior de la compuerta, de modo que decidió que era hora de abandonar aquella parte del plan de demolición y de utilizar los explosivos submarinos. Tras asegurarse de que todo el mundo estaba a una distancia prudencial, Carr hizo detonar estos explosivos que colgaban de las compuertas de la esclusa hasta dentro del agua. Explosionaron con un ruido contenido y reconfortante, levantando altas columnas de agua. Carr regresó al camino, más allá de la compuerta, y oyó el inconfundible sonido del agua que inundaba la estructura. La compuerta de la esclusa no estaba destrozada, pero había sufrido daños tan importantes que para repararla se necesitaría mucho tiempo y esfuerzo.

La misión de inutilizar la compuerta se había cumplido en la medida de lo posible, y el herido Brett ordenó a sus hombres que abandonaran el espigón viejo. Detrás dejaron los cuerpos sin vida de Burtenshaw y otros seis hombres, que habían muerto mientras cumplían su misión en la compuerta. Casi todos aquellos que lograron escapar estaban heridos de diversa gravedad. Entonces, el teniente Purdon recibió el aviso de que ya podía detonar sus cargas y echar abajo la sala de control de la compuerta. El edificio se desplomó, en un estruendo que reanimó los espíritus de los vapuleados comandos, mientras se dirigían, con penosa dificultad, al puente de Roy para ser evacuados de aquel infierno de llamas que parecía engullir el muelle.

Mientras los equipos de demolición que habían desembarcado del *Campbeltown* estaban ocupados en sus respectiva tareas, el teniente coronel Newman llegó a bordo de su MGB 314 y empezó a organizar su cuartel general. Estaba situado justo al sur del puente de Roy y, por casualidad, en aquella zona había también un cuartel general alemán. Newman sólo llevaba consigo siete hombres cuando llegó a este lugar, y el grupo pronto se vio envuelto en el fuego procedente de las baterías de la base submarina. El sargento Moss y su equipo, al igual que las tropas del cuartel general, deberían haberse unido a él, pero no había señal del suboficial ni de sus hombres. (Moss y ocho miembros de su grupo habían perecido en la ML 267 de Beart.) Sin embargo, poco después de establecer su cuartel general, Newman se alegró de la aparición del sargento Haines y sus hombres, que habían llegado a bordo de la ML 177 de Rodier, y, como estaba previsto, habían atacado las baterías situadas entre la entrada y el espigón viejos. De hecho, encontraron las posiciones vacías, de modo que se dirigieron al cuartel general de Newman para recibir nuevas órdenes. Éste decidió emplear el grupo como equipo de protección, y esperó a recibir noticias del resto de sus comandos.

Un bombero del puerto lucha contra los efectos de la incursión. La zona quedó convertida en un paisaje de edificios derruidos y en llamas. (Bundesarchiv, 65/2314A/17A)



Doce metros por debajo de la sala de bombeo y casi a oscuras, los comandos se aplican a su labor destructiva. A la luz de sus pequeñas linternas, el teniente Chant y su equipo de cuatro sargentos empiezan a cablear las bombas para su destrucción. Semanas de prácticas en los diques de Southampton y Cardiff les habían dado la confianza suficiente para llevar a cabo su misión de forma rápida y precisa. Junto a la embestida del *Campbeltown* contra la esclusa Normandie, el sabotaje de las bombas del dique seco era la misión más importante de la incursión británica. (Howard Gerrard)





Todo lo que acontecía en la esclusa Normandie y en la entrada vieja era sólo una parte del asalto global que, en aquel momento, se estaba llevando a cabo. En el sur, en las inmediaciones del espigón viejo y de la Ciudad Vieja, al tiempo que los comandos desembarcaban en el norte, las lanchas de la columna de babor de la fuerza de asalto intentaban desembarcar a los comandos del grupo A.

Esta fotografía aérea fue tomada algunos meses después de la incursión, cuando los bombarderos aliados habían destruido la mayor parte de la Ciudad Vieja y las zonas circundantes. El puente sur que discurría entre la entrada nueva y la base de submarinos ya no existe, pero las compuertas y el puente levadizo permanecen intactos. Pueden distinguirse las estrechas calles y que los edificios de la Ciudad Vieja están en ruinas, en la parte central izquierda de la imagen. (Imperial War Museum, C3403)

El grupo 1 desembarca en el espigón viejo

En cabeza de la columna de babor estaba la lancha motora ML 447, al mando del teniente Platt. A bordo se encontraban el capitán Birney y los 14 comandos que tenían orden de asaltar el espigón viejo y neutralizar los dos fortines que se alzaban en él. Al igual que la M 192 de Stephens, en cabeza de la columna de estribor, la lancha de Platt fue alcanzada por el fuego enemigo con devastadores efectos, a medida que se acercaba al espigón viejo. Los cañones Oerlikon, junto a sus artilleros, fueron neutralizados, y muchos de los comandos murieron. Platt consiguió acercar al espigón su maltrecha lancha, pero rebasó el punto de desembarco y se vio obligado a volver sobre sus pasos e intentarlo de nuevo. De lo alto de las paredes de piedra, que se alzaban por encima de sus cabezas, cayó una tormenta de proyectiles y granadas. Mientras Platt intentaba maniobrar su pequeña lancha para situarse sobre su objetivo, un proyectil de gran calibre alcanzó el barco, penetrando en la sala de máquinas. La lancha ardió en llamas al instante y empezó a navegar a la deriva, alejándose de la estructura de piedra. Patt ordenó abandonar el barco, y de aquellos que pudieron saltaron al agua, muchos fueron arrastrados por la corriente y se ahogaron, otros murieron en el río y sólo unos pocos lograron alcanzar la costa. Poco después llegó ayuda, cuando Boyd acercó su ML 160 al lugar para evacuar a los escasos supervivientes.

Cerca de la lancha de Platt estaba el teniente Collier en su ML 457. Éste tuvo más suerte, logró situar su lancha en uno de los escalones del espigón viejo y los equipos de comandos descendieron sobre la estructura de piedra. Eran los equipos del experto en demoliciones capitán Pritchard y sus cuatro hombres, del teniente Watson y su grupo de demolición, y del teniente Watson y su grupo de protección. Mientras la lancha se acercaba al espigón viejo, los oficiales de los comandos divisaron una partida de soldados alemanes que corrían por muro de piedra; iban manos arriba, de modo que los británicos pensaron que eran los encargados de los fortines que se habían rendido. Ya eliminado el reducto del espigón viejo, desembarcaron con rapidez y se dirigieron a la costa para cumplir con su deber. Collier alejó su lancha del espigón y tomó posiciones en el curso medio del río, donde aguardó el momento de regresar y evacuar a los comandos en cuanto el asalto hubiera concluido.

La siguiente lancha de la columna era la ML 307, al mando del teniente Wallis. A bordo se encontraba el equipo de demolición del capitán Bradley, cuyo objetivo era volar la compuerta principal de la entrada sur. Mientras Wallis acercaba su lancha al espigón viejo, oyó un grito de alerta de Platt: «¡No entres!», –vociferó Platt–, «es imposible desembarcar». Sin embargo, Wallis estaba demasiado cerca para detenerse, y se equivocó de punto de desembarco. Los soldados alemanes que defendían el espigón lanzaron granadas sobre el muelle y abrieron fuego con sus ametralladoras. Wallis se retiró, e intentó de nuevo el desembarco, pero el casco de su lancha chocó con un obstáculo submarino y embarrancó. El fuego alemán continuó castigando el barco, y las bajas entre los comandos aumentaron hasta el punto



Un soldado alemán armado con un subfusil vigila en la entrada de un edificio, mientras la red se cierra sobre los comandos británicos en St-Nazaire. (Bundesarchiv, 27/1488/2A)

de que Bradley se dio cuenta de que, con los hombres disponibles, no podría cumplir con su misión. Tras comentarlo con Wallis, tomó la decisión de abandonar el desembarco, y la lancha motora se retiró al otro lado del río, donde se encontró con los proyectores y los cañones alemanes que intentaban detener el asalto.

Detrás de Wallis se encontraba la ML 443, al mando del teniente Horlock. Esta lancha rebasó el espigón viejo cuando su capitán quedó cegado por los focos. Horlock viró y lo intentó de nuevo, pero el caos que envolvía el río, así como la potencia del fuego enemigo, le obligaron a retirarse. El teniente Henderson, que iba detrás de él en la ML 306, pasó por la misma situación de confusión bajo el copioso fuego enemigo y también se retiró.

En último lugar de la columna de babor se encontraba la ML 446 del teniente Falconar, que de lancha de repuesto había pasado a ser una de transporte de comandos cuando el infortunado Briault tuvo que regresar a Inglaterra a causa de un fallo mecánico. Esta lancha, al igual que las otras dos que le precedían, también rebasó el espigón viejo. Sus dos cañones Oerlikon habían sido destrozados, y sus artilleros murieron. El oficial al mando del grupo de asalto de a bordo, el teniente Hodgson, murió, y dos de sus sargentos fueron heridos. En vista de tal cantidad de bajas, Falconar decidió que sería inútil realizar más intentos de desembarco y se retiró.

Cerrando la marcha en la retaguardia de la flotilla, a bordo de la MTB 74, estaba la ML 298 del teniente Bob Nock, una lancha torpedera que no transportaba comandos. Su misión era aguardar cerca de la costa y hacer frente a las defensas enemigas hasta que llegara la hora de evacuar a las tropas. Nock atravesó con su lancha los embarcaderos en llamas cercanos al espigón viejo y se dirigió hacia la esclusa Normandie, haciendo frente a cualquier obstáculo que se pusiera a su alcance y a las baterías alemanas. Sin embargo, su lancha no pasó desapercibida para el enemigo y, al igual que tantas otras, fue alcanzada y sufrió algunas bajas.

Así pues, de las seis lanchas que, según el plan, debían atracar en el espigón viejo, sólo una lo había conseguido. El barco de Collier situó sólo 20 de los 70 comandos que debían desembarcar, pero éstos se dirigieron sin dilación hacia el interior para poner en marcha su misión de demolición. El equipo de Birney, que debía capturar y sostener el embarcadero de piedra, había caído en el río. El espigón viejo todavía estaba en manos de los alemanes, y en esos momentos era imposible que los británicos, con las fuerzas de que disponían, pudieran capturarlo. En el río, varias lanchas ardían y el resto recibía el castigo del fuego enemigo. En tierra, era cada vez más difícil localizar a las tropas y organizar el medio de transporte para evacuarlas. El coronel Newman ignoraba todo aquello, pues en aquel momento le comunicaban la excelente noticia del éxito de las áreas de demolición que se habían llevado a cabo en las inmediaciones de la esclusa Normandie. Para Newman, la operación discurrían muy bien.

COMBATE EN LOS MUELLES

Justo 15 minutos antes de que el *Campbeltown* hubiera embestido la compuerta de la esclusa, la situación en el río era caótica: unas embarcaciones se iban a pique, otras se incendiaban y el agua ardía por los charcos de combustible. Los heridos gritaban pidiendo ayuda y otros morían en silencio, solos en su dolor y sufrimiento. El fuego alemán procedente de ambas orillas



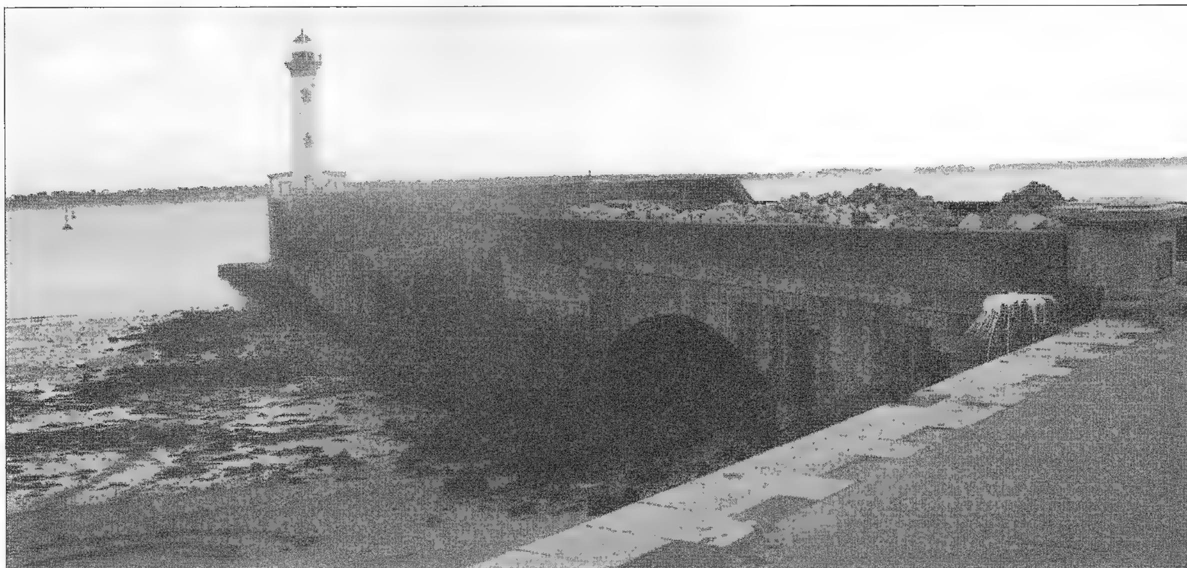
Esta fotografía, tomada en la mañana misma del asalto, muestra a unos alemanes disparando un cañón antiaéreo de 20 mm contra una casa situada en el paseo marítimo. Se cree que en su interior había un solitario comando que no quería rendirse, y que finalmente fue reducido por este cañón de tiro rápido alrededor de las 07:00 h. (Bundesarchiv 85/2301/26)

había castigado de manera incansable a los expedicionarios desde el momento mismo de su llegada, sin dejar ocasión para respirar a los vulnerables buques. Las lanchas recibieron más y más impactos, aumentando el número de heridos y desfigurando a los ya fallecidos. Sin refugio posible, y con las pocas armas que todavía les quedaban para defenderse, todos los hombres que había en el río se dieron cuenta de que la incursión había terminado. Algunas de las lanchas motoras empezaron a descender de nuevo por las aguas del Loira hacia mar abierto, pues sus comandantes eran conscientes de que si se quedaban en las mortales aguas de la costa de St-Nazaire, serían destruidos sin remedio.

En tierra firme, en las inmediaciones del espigón viejo, los únicos grupos que desembarcaron en aquella pared de piedra intentaban conseguir sus objetivos. Los primeros en desembarcar de la lancha de Collier fueron el teniente de navío Watson y su equipo de protección. Por error, pensó que el equipo de Birney había desembarcado y tomado el espigón, de modo que avanzó rápidamente con los equipos de Walton y de Pritchard en la retaguardia, metiéndose de lleno en las fauces del fuego alemán.

El capitán Pritchard tenía la responsabilidad de supervisar las tareas de demolición. Había entrenado grupos individuales para este tipo de misiones, y estaba presente para asegurarse de que todo iba a salir del modo previsto. Así pues, no tenía asignada ninguna misión propia. El equipo del teniente de navío Walton tenía la misión de destruir el puente colgante para, de este modo, ayudar a aislar la Ciudad Vieja del resto de St-Nazaire y prevenir cualquier contraataque alemán desde aquel punto. También estaban allí el teniente Watson y sus cuatro hombres, con la tarea de proporcionar protección mientras los otros acudían a cumplir con su deber.

Watson y Walton se separaron cuando se acercaron a la Place de la Vielle Ville (plaza de la Ciudad Vieja). La naturaleza abierta de esta parte de la



El espigón viejo con la marea baja. Los fortines ya no existen, pero los restos de la estructura y el faro se encuentran en el mismo estado que la noche de la incursión. En el centro de la imagen se distinguen los escalones a los que Collier acercó su lancha motora para que desembarcaran sus comandos. (Autor)

ciudad la convertía en un lugar muy inhóspito, pues el fuego alemán barría la zona constantemente. Watson y sus hombres trataron de rodear el lado occidental, pero de inmediato encontraron problemas y se vieron forzados a buscar refugio. Walton trató de llegar al otro lado de la plaza y acercarse al puente colgante, pero fue alcanzado por el fuego enemigo y se le vio caer al suelo; su equipo permaneció a cubierto, incapaz de moverse. Varios hombres, incluido el propio Watson, fueron heridos mientras permanecían tumbados en el suelo. El enemigo estaba por todas partes, y por doquier las balas pasaban rozando a los comandos.

El capitán Pritchard y su equipo de cuatro hombres tomó otra ruta para el Puente D, evitando la plaza de la Ciudad Vieja. Cuando llegaron al puente colgante, éste estaba abandonado, pero la estructura estaba emplazada en una zona muy despejada, con la única protección de una cabaña situada justo a la izquierda del puente. En el otro lado de la compuerta, había un depósito de municiones enemigo del que salía una constante humareda. Los cinco hombres se acercaron con sigilo por detrás de la caseta, y aguardaron la llegada del equipo de Watson. Pero nadie llegó. Pritchard vio dos lanchas atracadas a unos metros de distancia, en la base submarina, y decidió atacarlas. Con el cabo Maclagan a su lado prestándole ayuda, salvó al descubierto los 54 metros de distancia que le separaban de allí, y llegó al muelle donde los buques estaban amarrados. Eran los remolcadores franceses *Champon* y *Pornic*. Los dos hombres saltaron a bordo del primer buque y dejaron caer una carga entre éste y el barco que había junto a él; a continuación, tiraron del detonador y corrieron a refugiarse en la cabaña.

Entonces, Pitchard decidió llevarse consigo a Maclagan para estudiar cómo iban progresando los otros equipos y quién era el cargado de hacer volar el puente meridional y las compuertas. Dejó instrucciones a los cabos que se quedaban en el lugar para que hicieran todo lo posible para subir el puente y que corrieran hacia el sur en el momento mismo en que las cargas que acababa de colocar explotaran.

Los dos hombres avanzaron sin demora por el largo portón que une la entrada del sur con la base submarina, esperando encontrarse con los tres equipos de demolición que iban a cumplir con su deber, pero no había

señal del capitán Bradley, ni de los tenientes Wilson y Swayne, ni tampoco de ninguno de sus hombres. Entonces, Pritchard examinó la central eléctrica, pero también estaba vacía. Era evidente que ningún otro comando había desembarcado. Pritchard decidió regresar al puente levadizo, y ambos hombres empezaron a avanzar con sigilo por las estrechas y sinuosas calles de la aldea, pero tuvieron la mala suerte de encontrarse con un soldado alemán al girar por una esquina. Pritchard cayó de inmediato, sangrando profusamente a causa de la herida que acababa de recibir en el estómago. El capitán había sido apuñalado, casi seguro con una bayoneta. Maclagan avanzó y mató al alemán con su Thompson. Pritchard, moribundo, ordenó a su cabo que regresara con los otros.

Maclagan no quería dejar solo a su oficial, pero decidió ir en busca de ayuda y regresar. Cuando llegó a la caseta de cemento junto al puente, se encontró con que el lugar estaba abandonado. Sólo quedaba el cuerpo del teniente de navío Walton. Maclagan volvió para pedir ayuda al cuartel general de Newman. (Después de la batalla, el enemigo encontró unas cargas que habían sido situadas en el puente. Se ignora si quien las colocó fue Walton, en un intento en solitario por hacer estallar su objetivo, o si fue obra de los hombres de Pritchard.)

De regreso a la plaza de la Ciudad Vieja, Walton había intentado de nuevo regresar al Puente D, pero una vez más se encontró con focos de resistencia enemigos y quedó todavía más separado del resto de los comandos. Así pues, decidió acudir al cuartel general de Newman para informar sobre la precaria situación en el espigón viejo.

BATALLA EN EL RÍO

Al otro lado del cuartel general de Newman, cerca de la entrada vieja, el capitán de corbeta Ryder inspeccionaba el *Campbeltown*. Ya no quedaba nadie a bordo, y el capitán, complacido, se detuvo a escuchar el sonido de las cargas que crepitaban en la zona de popa, y contempló cómo el viejo destructor se asentaba en el lecho del Loira. El capitán de corbeta Beattie y sus hombres habían completado su misión y aguardaban el momento de regresar a su país.

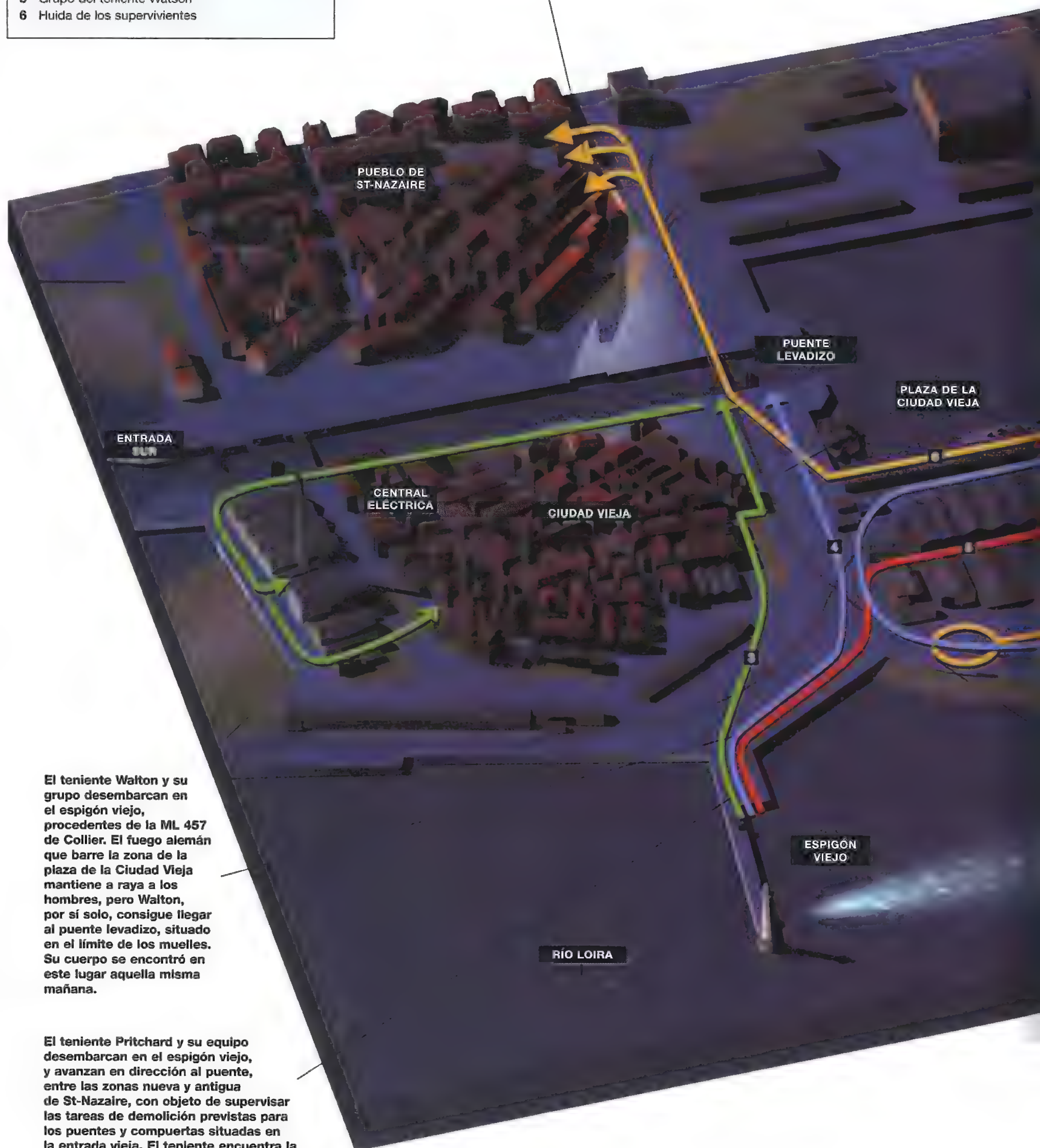


La MTB 314 del teniente Wynn, a toda máquina. Los dos enormes tubos lanzatorpedos montados en el exterior le confieren un aspecto poderoso. Capaz de alcanzar casi los 40 nudos, era la embarcación más rápida de la operación. (Vosper Thornycroft)

CLAVE DE LAS UNIDADES

1 Grupo de comandos del teniente coronel Newman
2 Grupo del sargento Haines
3 Grupo del teniente Pritchard
4 Grupo del teniente Walton
5 Grupo del teniente Watson
6 Huida de los supervivientes

Ruta que tomaron los supervivientes en su intento de escapar de los muelles. En cuanto llegaron al puente levadizo y a la zona edificada de St-Nazaire, los comandos se dispersaron por las calles secundarias de la ciudad, intentando escapar a campo abierto.



El teniente Walton y su grupo desembarcan en el espigón viejo, procedentes de la ML 457 de Collier. El fuego alemán que barre la zona de la plaza de la Ciudad Vieja mantiene a raya a los hombres, pero Walton, por sí solo, consigue llegar al puente levadizo, situado en el límite de los muelles. Su cuerpo se encontró en este lugar aquella misma mañana.

El teniente Pritchard y su equipo desembarcan en el espigón viejo, y avanzan en dirección al puente, entre las zonas nueva y antigua de St-Nazaire, con objeto de supervisar las tareas de demolición previstas para los puentes y compuertas situadas en la entrada vieja. El teniente encuentra la zona desierta y se dispone a buscar a los equipos de comandos, pero muere en una calle situada cerca de la central eléctrica.



El teniente Watson y sus hombres descienden de la ML 457, pero son detenidos mientras intentan cruzar la plaza de la Ciudad Vieja y no pueden llegar a la entrada sur. El fuego enemigo detiene al equipo durante un tiempo considerable antes de que el teniente logre sacar a sus hombres del lugar. Corren al cuartel general de Newman para informar de la situación.

El teniente coronel Newman llega en la MGB 314 y sitúa su cuartel general cerca del puente de la entrada vieja.

Haines y su equipo desembarcan de la ML 177 y se disponen a atacar dos emplazamientos de cañones situados a lo largo de la línea de la costa. Como los encuentran abandonados, se retiran al cuartel general de Newman para montar guardia en él.

Punto de reunión de los supervivientes antes de la huida de los muelles.

ATAQUES A LOS OBJETIVOS DEL SUR Y HUIDA DE LOS MUELLES

28 de marzo de 1942, desde el oeste. Los intentos de desembarco en el espigón viejo son infructuosos, pues sólo la ML 457 consigue dejar a sus hombres en el punto previsto. Con el espigón en manos de los alemanes y las lanchas motoras destruidas o ya en retirada, los comandos no tienen otra alternativa que intentar escapar de la zona de los muelles.

Ahora que el *Campbeltown* estaba bien aposentado en las compuertas, ya no había necesidad de que la MTB 74 de Wynn mantuviera su posición. Ryder ordenó al teniente de navío Wynn que su barco atacara las compuertas exteriores de la base submarina con sus torpedos. Era el momento que Wynn había estado esperando. Su buque no había sido necesario hasta ese momento y ahora, por fin, había una misión ideal para él. Con un gran rugido, la lancha torpedera viró en redondo y se dirigió a toda máquina hacia la entrada vieja, en dirección a la compuerta cerrada. En un momento, los grandes torpedos salieron de sus tubos y e impactaron contra los portones con un fuerte estruendo, hundiéndose luego lentamente hasta el lecho del río, donde aguardaron el momento en que sus mechas de acción retardada se activaran. Con su misión cumplida, Wynn regresó a la retaguardia del *Campbeltown* para evacuar parte de la tripulación que todavía se encontraba allí, así como a los comandos heridos; después, se dirigió al río y salió a aguas abiertas.

La lancha de Wynn, impulsada por sus cinco motores, podía alcanzar los 40 nudos, velocidad suficiente como para evitar los cañones pesados alemanes apostados en la línea del río, donde aguardaban a que los británicos iniciaran su viaje de regreso. A tanta velocidad, el mar abierto estaba sólo a diez minutos de distancia. Wynn ordenó «avante toda», y, al instante, la pequeña lancha se puso en marcha, empujando una enorme ola que se alzaba en su proa. Cinco minutos después, Wynn avistó a dos hombres en un bote salvavidas Carley que navegaba a la deriva por el curso medio del río. Según las órdenes, no había que detenerse a recoger supervivientes, pero Wynn no quiso pasar de largo e ignorar a aquellos infortunados que se agarraban al bote, aminoró la marcha hasta detenerse y se acercó lentamente. Con esta acción, Wynn perdió su única ventaja sobre el enemigo; para empeorar aún más las cosas, se había detenido justo en frente de los cañones de 170 mm de Dieckemann, apostados en Pointe de l'Eve. Casi de inmediato, dos proyectiles alcanzaron la torpedera, que estalló en llamas. Aquello era el final. Wynn ordenó evacuar la lancha y los que pudieron, saltaron al agua.

Las tres lanchas torpederas, las ML 160, 270 y 298, que habían protegido a la flotilla en su ruta río arriba, habían tomado posiciones a la salida de la entrada vieja, enfrentándose a las baterías costeras alemanas mientras los comandos desembarcaban. La ML 270 de Irwin fue la primera en recibir un impacto en la popa, que partió en dos el timón e inutilizó la lancha hasta que se instaló un timón manual. A causa de su navegación errática, la lancha no pudo continuar tomando parte en la acción. Puesto que a bordo no había comandos que desembarcar, Irwin dirigió la embarcación por el curso medio del río y puso rumbo a Inglaterra.

La ML 160, al mando del teniente de navío Boyd, también recibió varios impactos poco después de que el *Campbeltown* hubiera cumplido con su cometido. La situación era caótica, tanto en las inmediaciones de la entrada vieja como en el espigón viejo, y Boyd acudió en ayuda de la ML 447 de Platt, que ardía justo a la salida del espigón. Boyd situó su lancha junto al buque en llamas y empezó a evacuar a los heridos. Cuando todos hubieron subido a bordo, Boyd se alejó del barco en llamas con celeridad, pues sabía que el resplandor del fuego delataba su posición. A poca distancia de allí, río abajo, Boyd detuvo su lancha para sacar del agua a tres hombres. Ahora estaba al alcance de las baterías de Pointe d l'Eve. Una andanada procedente de la artillería de Dieckermann alcanzó la lancha, causando daños y diversas bajas. Pero la suerte estaba de su parte y, muy pronto, pudo ponerse de nuevo en camino, aunque con lentitud porque sólo funcionaba uno de



Cuerpos sin vida de algunos de los hombres que murieron durante el ataque. El soldado del fondo de la imagen es alemán, y el fotógrafo ha cubierto su rostro como muestra de respeto. Alguien hizo rodar el cuerpo que aparece en primer plano sobre sí mismo y le quitó las botas; esto sugiere que el fallecido era británico, pero ¿por qué lleva un abrigo para el asalto? Esto habría restringido sus movimientos y habría ocultado el correaje blanco que llevaban los británicos para distinguirse unos a otros en la oscuridad. Y si era alemán, ¿por qué le quitaron las botas? (Bundesarchiv, 65/2311A/14)

los motores de la embarcación. Pese a todo, consiguió salir a mar abierto y su tripulación reparó el motor dañado para que funcionara a pleno rendimiento en su ruta de regreso a Inglaterra.

La ML 298 del teniente de navío Nock sufrió el mismo castigo por parte de los cañones enemigos. Tras recibir algunos impactos mientras navegaba en círculos por el curso medio del río, Nock decidió que había llegado el momento de retirarse y regresar a casa. Se acercó tanto a la entrada vieja como al espigón, buscando comandos a los que embarcar, pero no encontró a nadie. De repente, el combustible que ardía en el agua provocó un incendio a bordo; la situación empeoraba a medida que Nock navegaba aguas abajo. La embarcación en llamas actuó como un señuelo para las baterías costeras enemigas, y la lancha recibió varios impactos de proyectiles de grueso calibre en las inmediaciones de la torre de Les Morées. En aquel momento, gran parte de la tripulación ya había muerto o estaba herida, y Nock se vio obligado a abandonar el barco. Los supervivientes saltaron al agua en dos botes salvavidas Carley.

La ML 262 de Burt se dirigía aguas abajo tras recoger al equipo del teniente de navío Smalley, cuando se topó con la ML 457 de Collier a la salida del espigón viejo. Collier había conseguido efectuar el único desembarco con éxito en la estructura de piedra y ahora, con la lancha a la deriva y en llamas, se encontraba en dificultades. Burt no dudó en acudir en su ayuda y se acercó a la lancha en llamas. Entonces, varios focos alemanes iluminaron las lanchas inmóviles; en pocos segundos, las baterías costeras abrieron fuego. El puente, la sala de máquinas y la zona de proa de la lancha de Burt recibió el impacto de grandes proyectiles que destrozaron por completo la pequeña embarcación. Se dio orden de evacuar la lancha, y los supervivientes saltaron a las oscuras aguas. Muy pocos se salvaron.

El teniente de navío Rodier había conseguido acercar su ML 177 a la entrada vieja, desembarcar sus comandos y evacuar parte de la tripulación del *Campbeltown*, y ahora regresaba río abajo con unos cincuenta hombres a bordo. Había cumplido su misión como estaba previsto. frente a él, el teniente de navío Fenton, a bordo de la ML 156, también se dirigía de camino a casa, con su lancha navegando con dificultad con un único motor y pilotada de forma manual. La embarcación de Rodier casi había logrado salir a mar abierto cuando recibió el impacto de unos proyectiles de 75 mm procedentes de las baterías de Le Pointeau y se hundió. Rodier murió, al igual que el teniente de navío Tibbits, pero el capitán de corbeta Beatie sobrevivió en el agua, aferrándose a un madero, hasta que fue recogido por un barco enemigo.

Los capitanes de las lanchas que todavía estaban en el río también eran conscientes de que no había la más pequeña probabilidad de acercarse lo suficiente como para desembarcar a sus comandos o evacuar a los que quedaban en tierra. Las cuatro lanchas de la retaguardia de la columna de babor no pudieron desembarcar en el espigón viejo, ni tampoco fueron capaces de hacer frente al fuego de las baterías enemigas. Una a una, escaparon del infierno de fuego de St-Nazaire. Wallis (ML 307), Horlock (ML 443), Henderson (ML 306) y Falconar (ML 446) llevaron sus lanchas motoras a través de las baterías que disparaban sin cesar desde las inmediaciones del puerto, pasaron frente a las defensas de Pointe de l'Eve, Pointe de Chémoulin, Le Pointeau y Pointe de St. Gildas, y salieron a mar abierto, escapando de aquel infierno.

El capitán de corbeta Ryder todavía se encontraba en su lancha motora en la entrada vieja. Había sido testigo de la hazaña del *Campbeltown* y del ataque de los torpedos de Wynn contra la compuerta. Hasta el momento, estaba muy satisfecho de cómo se estaban desarrollando las tareas nocturnas. Entonces, ordenó a Curtis que se acercara al río con su MGB 314 y que evaluara la situación en las inmediaciones del espigón viejo. Cuando vio la destrucción que asolaba la zona, Ryder quedó apesadumbrado. A su alrededor sólo veía restos en llamas y charcos de combustible ardiendo. Las aguas del río parecían estar llenas de cadáveres flotando, y de los restos de las lanchas destruidas. Pronto, las baterías costeras alemanas en ambas orillas del Loira avistaron el buque de Ryder, y los proyectiles empezaron a alcanzar la lancha y a rebotar en la superficie del río. En frente, las baterías del espigón viejo se unieron a la acción, y abrieron un fuego certero desde una distancia corta. En seguida, el marinero de primera Savage, pese a estar herido, respondió al fuego alemán con la artillería de proa, el único cañón que quedaba en funcionamiento. Savage silenció al enemigo durante unos instantes, pero poco después éste volvió a la carga. De nuevo, Savage concentró su fuego en el fortín, aguantando con resolución aunque él mismo estaba recibiendo una auténtica lluvia de proyectiles procedentes de varias armas enemigas. Finalmente, el cañón y Savage callaron, silenciados por la potencia del fuego enemigo. Por este acto de valor y arrojo, y haber cumplido con su deber en condiciones muy desfavorables, el marinero de primera W. A. Savage fue condecorado con la Cruz Victoria a título póstumo.

El capitán de corbeta Ryder comprendió que ya no quedaba ninguna oportunidad para completar el plan de evacuación, y que no le quedarían esperanzas de sobrevivir si permanecía en aquel lugar un segundo más. Abatido, Ryder ordenó al teniente de navío Curtis que pusiera rumbo río abajo y escapara hacia el mar.



El marinero William Alfred Savage fue condecorado con la Cruz Victoria por el valor que demostró como tirador del cañón de proa de la MGB 314. Savage permaneció en su puesto en todo momento, enfrentándose a las posiciones enemigas con gran determinación. Murió a causa de las heridas recibidas. (Imperial War Museum, HU 1918)



El cuerpo de un cabo de los comandos, muerto cerca de un grupo de soldados alemanes del 679.° Regimiento de Infantería. La falta de detalles del muelle en el fondo sugiere que esta fotografía fue tomada en las afueras de las instalaciones y que el desdichado comando podría haber perdido la vida en su intento de fuga. Parece que el vagón ferroviario situado al fondo de la imagen podría estar en el tope de una línea. Esto podría indicar una posición alternativa, quizás al este de la compuerta sur, con el almacén de combustible subterráneo situado a la derecha, detrás de la valla. (Bundesarchiv, 6/2302/18AA)

LA HUIDA

En el cuartel general del teniente coronel Newman cundió el pesimismo cuando éste fue consciente de lo acaecido en el río. El cabo Maclagan y el teniente de navío Watson llevaron noticias aún peores cuando informaron de que el espigón viejo todavía estaba en manos del enemigo y de que ningún otro equipo de comandos había logrado desembarcar. Por entonces, el comandante Copland había regresado con los equipos de demolición de las inmediaciones de la esclusa Normandie. Cada vez había más comandos en el cuartel general. Todos los oficiales de los equipos de demolición estaban heridos. Newman y Copland se reunieron para evaluar la situación, y llegaron a la conclusión de que la evacuación por mar no sería posible. Sólo les quedaban dos opciones: luchar o rendirse.

Newman preguntó a su comandante: «¿Ya basta por hoy?». «Por supuesto que no, coronel», –replicó Copland–, «lucharemos y saldremos de aquí». Newman sonrió; era la respuesta que esperaba de su segundo al mando. El mismo espíritu de lucha animó al resto de los hombres cuando se les explicó la situación.

Se decidió que todos los comandos se reunieran en algún punto cerca de la orilla, donde recibirían sus órdenes. Entonces, se dividieron en grupos de unos 20 hombres. Cada uno de estos grupos recibió instrucciones de escapar de los muelles, atravesar la ciudad y huir a campo abierto, con la idea de llegar a España y, desde allí, a Gibraltar.

Desde el punto de reunión, el camino más directo para abandonar los muelles era atravesar la ciudad vieja y cruzar el Puente D, pero la plaza del pueblo estaba muy expuesta y el fuego alemán aún barría sus estructuras de piedra, de modo que esta opción quedó descartada. Así pues, cuando los grupos empezaron a marchar, lo hicieron a través del puente de Roy y luego

Dos marineros alemanes ayudan a un comando herido. La fotografía mira hacia el puente levadizo y la parte nueva del pueblo de St-Nazaire. A la izquierda del puente está la caseta cuadrada, detrás de la cual Pritchard y sus hombres se refugiaron, y donde fue hallado el cuerpo sin vida del teniente Walton. (Bundesarchiv, MW 3719/14)

IZQUIERDA, ABAJO **Fotografía moderna de la misma zona; después de sesenta años, el puente levadizo y la caseta parecen no haber cambiado en absoluto.**

ABAJO **Los alemanes empiezan a calcular los costes de la incursión. Este soldado herido recibe la ayuda de dos marineros cerca del puente levadizo, en el límite de la Ciudad Vieja. A la derecha, en primer plano, el teniente Stuart Chant, herido junto a otros comandos; a la izquierda, al fondo de la imagen, dos civiles franceses regresan a sus hogares. (Bundesarchiv, 65/2302/23A)**

se deslizaron a través de las hileras de edificios que se levantaban en la orilla de la base submarina. Esto atrajo la atención de los cañones alemanes hacia la base, y más hombres cayeron bajo el fuego enemigo. Muchos de los heridos abandonaron la marcha, incapaces de mantener el paso incluso a una distancia corta. Cada uno de los hombres sabía que, vulnerables como eran, caerían prisioneros, ya fuera en el perímetro de los muelles o fuera de él, y que sería imposible llegar a España. Otros se ocultaron en escondrijos, con la esperanza de escapar cuando la situación se hubiera calmado.

En el extremo sur de la base había unas cabañas junto al camino que discurría junto a la Ciudad Vieja. Frente a los comandos, a unos 55 metros a su derecha, se encontraba el puente levadizo y la salida de los muelles. Todo hombre que quisiera apostar por la libertad tendría que poner a prueba su suerte en terreno abierto y tomar el arriesgado camino del puente. Grupos de soldados enemigos aguardaban allí y a ambos lados de la compuerta. En el aire se oía el silbido de las balas de las armas portátiles de los soldados agrupados alrededor del fortín, mientras, en el interior de la estructura de cemento, una ametralladora bien protegida disparaba sin cesar.

Los comandos se detuvieron unos instantes, tratando de reunir el coraje suficiente para emprender la huida. El sargento Haines montó un ametralladora Bren para cubrir los estadios iniciales de la carga. Entonces, Newman dio la orden: «¡Adelante, muchachos!». Y eso hicieron.

La oleada de soldados británicos que surgió de repente en medio de la noche tomó al enemigo por sorpresa. Con sus Thompson a la cadera disparando sin cesar, los comandos se precipitaron por campo abierto y se dirigieron de frente al enemigo. Era demasiado para las fuerzas alemanas apostadas en el puente, que abandonaron el lugar. Los defensores situados en el otro extremo estaban un poco más preparados y empezó una lluvia de fuego que barrió a los comandos. Las ráfagas se acentuaron y cubrieron un campo



Los comandos se disponen a huir de los muelles. Dejando a un lado la prudencia, los supervivientes del asalto apuestan por la libertad, corriendo y haciendo fuego instintivo. La carga, dirigida contra los defensores enemigos que protegían el puente, duró sólo unos instantes. A la izquierda de la imagen, el capitán Roy conduce a su jefe, el teniente coronel Newman, en una insensata carrera a través del puente, arrojando granadas a su paso. A la derecha, el segundo al mando de Newman, el comandante Bill Copland, vacía su Colt por la tronera del fortín alemán que protege el puente.
La mayor parte de los comandos fueron capturados en St-Nazaire o en los alrededores de la ciudad, pero cinco de ellos lograron escapar y consiguieron cruzar el país y llegar a España; desde allí, alcanzaron la libertad en Gibraltar. (Howard Gerrard)







Un marinero alemán comprueba la identidad de un empleado francés del muelle en la mañana de la incursión. Unos civiles franceses pasean por el otro lado del camino. Al fondo de la imagen, unas barandillas blancas separan la entrada sur de la base de submarinos; más allá, se observa la central eléctrica. (Bundesarchiv, 65/2302/10)

mayor para ajustarse a los objetivos situados a corta distancia. Algunas balas dieron en el blanco, y muchos británicos cayeron muertos o heridos, pero la mayoría continuó sin titubear. Las balas rebotaban en los cables de acero del puente, levantando chispas y metralla. Entonces, los hombres que iban en cabeza cruzaron el puente y se encontraron corriendo entre el enemigo. El pánico se apoderó de los alemanes, al ver aquellos cuanrenta o cincuenta comandos que, sin titubear, disparaban sus pistolas y sus subfusiles Thompson contra ellos a muy corta distancia. En pocos segundos, las tropas, en su carga, habían sobrepasado el cordón y habían desaparecido rápidamente en las calles de la ciudad.

En este punto, los grupos empezaron a perder contacto, pues cada uno de los hombres empezó a buscar la salida de forma individual. Las cosas eran muy diferentes en la ciudad, pues los refuerzos alemanes ya habían llegado, y las tropas regulares del 779.º Regimiento de Infantería, una parte de la 333.ª División, empezaron a formar un férreo cerco alrededor de St-Nazaire. Durante toda la noche, los equipos diseminados de hombres quedaron atrapados por controles de carretera y patrullas. Uno a uno, fueron capturados o abatidos a tiros, en su intento para alcanzar la libertad. (Más tarde, se estimó que el 75% de los comandos que trataron de escapar habían sido heridos.) El coronel Newman y unos 15 de sus hombres se refugiaron en una bodega y aguardaron la llegada de la noche. Fueron descubiertos muy pronto, al igual que casi todos los demás que estaban dispersos por la ciudad, cuando los alemanes decidieron peinar todo el pueblo de St-Nazaire. Al despuntar el día, el asalto había terminado definitivamente.

EL DÍA DESPUÉS

Con la llegada de la luz del día, los resultados de la visita de los británicos a los muelles de St-Nazaire empezaron a verse con claridad. La destrucción que el pequeño grupo de comandos había ocasionado en el puerto era impresionante. Había incendios por doquier, edificios derruidos, buques hundidos en el puerto y cadáveres en todas las calles y callejones.

Las tropas enemigas peinaron las playas y los edificios en busca de comandos. Uno a uno, los británicos fueron sacados de sus escondrijos y acorralados. Los alemanes estaban muy nerviosos, tanto, que les parecía que había un comando armado en cada esquina, de modo que disparaban sin pensar a las sombras y a sus propios hombres. Esta situación se agravó a causa de la presencia de población civil francesa en la ciudad. Algunos de los habitantes de la aldea pensaron que aquella incursión podría ser el comienzo de la liberación y decidieron colaborar atacando a cualquier alemán que encontraban en los muelles en posición vulnerable.

En el río, los cuerpos de los caídos en combate flotaban corriente abajo, arrastrados por las aguas en toda la línea del Loira; los buques alemanes sacaron del río a unos pocos supervivientes de las lanchas hundidas, aferrados a los botes salvavidas, y les llevaron a campos de prisioneros.

Las lanchas motoras que habían logrado escapar continuaron su rumbo hasta encontrarse con los destructores británicos *Tynedale* y *Atherstone*, que aguardaban a 25 millas de la costa, mar adentro, para escoltarlos hasta Inglaterra. Ryder, a bordo de la MGB 314, se había reunido con la ML 270 de Irwin para emprender la huida, y ambas embarcaciones alcanzaron el punto



Momentos antes de su explosión, el HMS *Campbeltown* se yergue sobre la compuerta sur de la esclusa Normandie. Tras embestir el portón, la proa del buque cedió, y la zona donde reposaban las cuatro toneladas de explosivos que todavía llevaba en sus entrañas quedó situada contra la pared de la compuerta. Era la situación perfecta para las cargas, si se hubieran colocado allí manualmente no habrían quedado en mejor posición. (Bundesarchiv, 65/2303/12A)

de encuentro alrededor de las 04:30 horas, pero decidieron no quedarse demasiado tiempo en la zona y poner rumbo al hogar. A medida que la oscuridad dejaba paso al día, Ryder divisó las lanchas de Fenton (ML 156) y Falconar (ML 446). Casi en el mismo momento aparecieron el *Tynedale* y el *Atherstone*. Habían sido distraídos por la presencia de buques torpederos enemigos que patrullaban las aguas de St-Nazaire y habían mantenido un feroz combate con ellos. En aquel momento, muchos de los heridos a bordo de las embarcaciones menores estaban en un estado lamentable y necesitaban atención médica urgente. Así pues, todos los hombres de las lanchas fueron transferidos a bordo de los destructores y las lanchas fueron abandonadas.

Otras cuatro lanchas motoras lograron escapar del río: la ML 160 (Boyd), la ML 307 (Wallis) y la ML 443 (Horlock) consiguieron llegar a Inglaterra de forma independiente. La cuarta lancha, la ML 306, al mando del teniente del navío Henderson, tuvo la mala suerte de toparse con las cinco torpederas alemanas que patrullaban las aguas de St-Nazaire en respuesta al avistamiento del U-593 el día anterior.



El sargento Thomas Frank Durrant, condecorado con la Cruz Victoria a título póstumo por su valiente y decidida lucha en una situación de «total desventaja» como artillero de la ML 306 durante su batalla naval con el destructor alemán *Jaguar*. Los restos del sargento Durrant en el cementerio de guerra de Escoublac, cerca de La Baule. (Imperial War Museum, HU2014)

La ML 306 contra el *Jaguar*

Henderson se encontraba a 45 millas en mar abierto cuando avistó las cinco embarcaciones alemanas que se dirigían hacia él en la oscuridad y paró los motores, con la esperanza de pasar desapercibido. Los barcos mayores pasaron a un centenar de metros de la lancha motora, pero un vigía del último buque enemigo de la línea encendió sus focos y alumbró la ML 306, delatando su presencia. A bordo del buque alemán se dieron órdenes de acción, y las cinco embarcaciones empezaron a navegar en círculos alrededor de las pequeñas lanchas británicas. Con la esperanza de que los británicos se rindieran de inmediato, los alemanes abrieron fuego con armas ligeras. Henderson replicó con todas las armas que todavía le funcionaban: un Oerlikon, dos Bren y un montaje doble de ametralladoras Lewis. Uno de los barcos alemanes trató de embestirle, pero la ágil lancha motora viró en redondo en el último momento y sólo recibió un impacto. El enemigo bombardeó la lancha con sus armas ligeras, y los hombres de Henderson respondieron con todo lo que tenían a su alcance. El enemigo disparo un cañón de 101 mm, y el proyectil impactó en el puente de la ML 306, matando a Henderson e hiriendo al resto de oficiales. Los cuerpos sin vida de la tripulación se apilaban en la cubierta de la pequeña lancha, en una escena devastadora. Entonces, el destructor alemán *Jaguar* se acercó a la lancha, y alguien a bordo gritó, en un inglés entrecortado, exigiendo la rendición de los británicos. Como respuesta a aquel reto, el sargento Durrant, a cargo de las ametralladoras Lewis, abrió fuego. Ya muy mal herido, este zapador del 1.er Comando barrió las embarcaciones alemanas con una ráfaga de fuego. En el *Jaguar*, el capitán de corbeta Paul exigió de nuevo la rendición. Por segunda vez recibió una respuesta en forma de otra ráfaga a cargo de Durrant, que barrió la cubierta del buque enemigo, levantando astillas de madera a poca distancia del rostro del capitán Paul. Asombrado por esta reacción, Paul viró para reasumir la lucha, pero no tuvo tiempo de preparar sus armas con la suficiente rapidez como para enfrentarse a la lancha motora. El buque alemán hizo una brusca maniobra y la tripulación abrió fuego otra vez, concentrándose en el desafiante sargento que manejaba la Lewis. Durrant recibió varios impactos en brazos y piernas, el estómago, el pecho y la cabeza. El sargento se desplomó sobre la cubierta y murió a causa de sus graves heridas.



Vista del *Campbeltown* desde las inmediaciones de la esclusa Normandie poco antes de la explosión. La fotografía muestra el gigantesco tamaño de la compuerta sur, y que si el buque sólo se hubiera limitado a embestirla, el impacto no habría sido suficiente como para infringir daños permanentes a la estructura. A la izquierda se observa uno de los dos petroleros que se encontraban en la esclusa en el momento del asalto. Cuando el destructor explotó, el agua que se precipitó hacia el interior de la esclusa empujó ambos buques contra las paredes de la misma y los hundió. (Bundesarchiv, 65/2302/33A)



Unos bomberos franceses luchan contra uno de los incendios provocados por la explosión del *Campbeltown*. Parece que trabajan con prisas, quizá para rescatar a algunas personas que pueden estar atrapadas en el edificio derruido. (Bundesarchiv, 446/1950/24A)

El único oficial superviviente, el teniente de navío Swayne, también herido, decidió detener la acción. Veinte de los 28 hombres que había a bordo estaban muertos o heridos. Swayne se puso en pie y llamó la atención del capitán alemán, ofreciéndole la rendición. El gesto provocó la desconfianza del capitán Paul, que esperaba que los británicos empezaran a disparar sin control otra vez. «¡No quiero trucos!», gritó, y Swayne le dio su palabra de honor. Así terminó aquella espantosa batalla naval.

Una vez a bordo, el capitán Paul elogió el espíritu de lucha y el coraje de Swayne y de sus hombres, en especial, el gran valor del sargento Durrant. Una semana después, Paul se reunió con el teniente coronel Newman en un campo de prisioneros en Rennes y le relató aquel encuentro en el mar, y le sugirió que recomendara a su sargento para una mención de honor. Así fue cómo, por sugerencia de un oficial alemán, aquel sargento del Ejército recibió la Cruz Victoria por su valor en una batalla naval. Fue un acontecimiento único en la historia militar de Gran Bretaña.





El fin del *Campbeltown*

En St-Nazaire, el *Campbeltown* permanecía bien asentado en la compuerta exterior, con la proa apuntando hacia el cielo y su popa enterrada en el barro. Aquella mañana había a bordo un enjambre de alemanes. Los primeros que subieron a bordo fueron las tropas navales y los expertos, que examinaron el buque y vieron que el viejo destructor era un modelo obsoleto, cuya pérdida no era demasiado grave para la Royal Navy. Estudiaron el modo en que el buque había embestido la compuerta, y comprendieron que había sido un intento de sabotear la esclusa. No se les ocurrió que el *Campbeltown* pudiera estar cargado de explosivos; si fue así, no examinaron los compartimentos de popa del buque en su busca. Pensaron que las áreas de cemento que había en esta zona serían para añadir peso a la proa del buque para su maniobra de embestida. Les parecía increíble que los británicos hubieran pensado que podrían destruir la enorme compuerta de la esclusa con un destructor ligero.

El personal de la Armada estaba satisfecho de su inspección, y el buque británico se convirtió en una atracción para las tropas y el resto de personal alemán. A bordo subieron los almirantes y los generales, junto con sus amantes francesas y otros colaboradores. A media mañana, centenares de curiosos se acercaron a visitar el buque británico. A las 09:00 horas, tiempo límite para la explosión, el *Campbeltown* todavía estaba intacto; la brillante luz del sol de marzo iluminaba su castigado casco. Dieron las 10:00 horas, y nada sucedió; entonces, alrededor de las 10:35 horas, las mechas que tan cuidadosamente había preparado el ya fallecido teniente de navío Tibbits hicieron estallar las cuatro toneladas de cargas de profundidad que descansaban en las entrañas del barco. Se produjo una explosión colosal que hizo estremecerse a la ciudad. El antiguo destructor se partió en dos; la sección de proa saltó en pedazos y la de popa se levantó. Debajo del buque, la compuerta sobre la que éste se aposentaba se desintegró y el interior de la esclusa quedó barrido por la marea de agua del mar que inundó el lugar. La carcasa del destructor también cayó dentro de la esclusa Normandie, lanzando a un lado a los dos petroleros alemanes atracados junto a ella. Los escombros cayeron como lluvia sobre la ciudad; las ventanas saltaron en

IZQUIERDA **Una patrulla de la 333.ª División, con un lanzallamas, avanza por las estrechas callejuelas de la Ciudad Vieja. Los escombros que hay en el camino indican que el *Campbeltown* ya ha hecho explosión, arrancando tejas de los tejados y precipitándolas contra el suelo. La zona está llena de alemanes, y se observan soldados y personal de la Armada en las aceras y al final de la calle. (Bundesarchiv 27/1487/17A)**

DERECHA **La patrulla acorrala a un enemigo; real o imaginario, es imposible saberlo. En la mañana después del asalto, las fuerzas alemanas se encontraban en un estado de máxima tensión. (Bundesarchiv 27/1487/19A)**





La patrulla alemana, en acción en la Ciudad Vieja. El enemigo, si lo había, era casi con seguridad francés y vivía en la ciudad. Éste es un ejemplo del nerviosismo que se había apoderado de los alemanes en St-Nazaire. El lanzallamas ha sido utilizado y ha dejado un rastro de fuego en su objetivo. Otros soldados se ponen a cubierto mientras el «enemigo» es obligado a salir de su escondrijo mediante granadas y fuego de armas portátiles. Las fotografías forman una secuencia y muestran un episodio, breve pero impresionante, que tuvo lugar a la mañana siguiente del asalto. (Bundesarchiv, 27/1487/27A, 27/1487/30A, 27/1488/13A y 27/1488/17A)







La destrucción cubría completamente los muelles, ya fuera procedente de las demoliciones y el sabotaje de los comandos o bien de los escombros esparcidos por la explosión del *Campbeltown*. (Bundesarchiv, 65/2303/23)

pedazos, los tejados quedaron destrozados y los tinglados se desplomaron. A bordo del buque, docenas, tal vez cientos de alemanes murieron en la explosión, y los restos de sus cuerpos quedaron esparcidos por los muelles. Los supervivientes británicos oyeron el ruido ensordecedor de la explosión y el júbilo se apoderó de ellos. Era la recompensa a su sufrimiento. La operación «Chariot» había conseguido su principal objetivo.

Tras la explosión, una nueva oleada de pánico y paranoia se apoderó de los alemanes de la ciudad. Parecía que hubiera enemigos detrás de todas las esquinas de todas las calles, y la alarma se extendió a lo largo y ancho de los muelles. Los soldados alemanes disparaban al más mínimo movimiento o comportamiento sospechoso, tanto si procedía de inocentes franceses como de sus propios compatriotas. A lo largo del día, cientos de informes de sabotaje por parte de los franceses y de demoliciones que estaban llevando a cabo las ocultas tropas británicas inundaron el cuartel general alemán, y grupos apresurados de soldados frenéticos fueron enviados a examinar el terreno; a menudo, éstos disparaban primero y miraban después. Dos días después se produjeron más explosiones cuando los torpedos de acción retardada de Wynn hicieron saltar por los aires la compuerta exterior de la base submarina. Aquello reafirmó a los alemanes en la creencia de que los franceses estaban saboteando el puerto y planeaban un levantamiento, produciéndose una nueva oleada de acciones frenéticas y represalias.

Pese a que muchos cayeron prisioneros, unos pocos comandos consiguieron escapar hacia la libertad. Cinco hombres burlaron la red de vigilancia alemana que se cerró sobre St-Nazaire y se dirigieron hacia el sur, recorriendo a pie, penosamente, todo el camino hasta España, desde donde partieron hacia Inglaterra. Los cabos Douglas, Howarth, Wheeler y Sims, junto con el soldado Harding, consiguieron escapar por la campiña francesa en tres grupos por separado; Howarth lo hizo en solitario. Todos ellos recibieron la valiente ayuda de muchos franceses y sus familias, a menudo con riesgo de sus propias vidas. Douglas y Harding pasaron de una familia a otra hasta que consiguieron subir a un tren con destino a Marsella, donde una organización de fuga se hizo cargo de ellos. Howarth trabó amistad con un maestro de escuela, que le acompañó en tren hasta Burdeos. Después,







IZQUIERDA, ARRIBA **El teniente Stuart Chant, herido, aguarda la llegada de unos guardias alemanes que lo llevarán al campo de prisioneros. A su izquierda está el sargento Dick Bradley, y a su derecha, puede verse la figura del soldado T. McCormack, soportando la heridas que, pocos días después, le causarían la muerte. (Bundesarchiv, 65/2302/32A)**

IZQUIERDA, ABAJO **Marineros alemanes escoltan al capitán Michael Burns y al soldado Paddy Bushe, del 2.° Comando. Burns trata de formar el signo de «victoria» con los dedos. (Bundesarchiv, 65/2303/20A)**

DERECHA **Un superviviente de la operación «Chariot», envuelto en una manta, sale del cuartel general de la comandancia del puerto alemana. A juzgar por las huellas de humedad que va dejando en el suelo a su alrededor, es uno de los muchos que fueron rescatados del agua. (Bundesarchiv, 65/2313A/30)**

fue recogido por la policía de Vichy, y pasó ocho meses en la cárcel, de la que logró escapar y cruzó la frontera con España. Wheeler y Sims recorrieron a pie la mayor parte del camino, encontrando muchas familias que les ayudaron en su periplo. En un puente sobre el río Creuse, en la localidad de Leugny, dos hermosas muchachas distrajeron al guarda alemán mientras los comandos cruzaban el río a nado para alcanzar la Francia de Vichy. Estos cinco hombres se reunieron con sus respectivas unidades en Inglaterra y participaron en otras acciones de guerra.

El asalto había terminado, y había llegado el momento de calcular los costes. De los 611 hombres que entraron en el Loira en las primeras horas del 28 de mazo de 1942, 169 habían muerto, la mayor parte de ellos en los combates que se libraron en el río; 105 de ellos eran miembros de la Armada, y 64 eran comandos.

Tras la incursión, se concedieron numerosas medallas al valor. Aparte de la Cruz Victoria que recibieron Savage y Durrant, esta condecoración les fue concedida también a los capitanes de corbeta Ryder y Beattie, así como al teniente coronel Newman. Además, se concedieron cuatro Órdenes de Servicios Distinguidos, 17 Cruces de Servicios Distinguidos, 11 Cruces Militares, cuatro Medallas al Valor, cinco Medallas de Conducta Distinguida, 24 Medallas de Servicios Distinguidos y 15 Medallas Militares; además, los nombres de otros 51 hombres constaron en diferentes menciones.

Después de la incursión se tomaron algunas fotografías aéreas de St-Nazaire, que mostraban el éxito de la operación «Chariot». Los alemanes no pudieron volver a utilizar la esclusa Normandie ni el resto de las instalaciones del puerto, y no fueron reparadas hasta 1947, dos años después del final del conflicto. El *Tirpitz* nunca se aventuró en el Atlántico, y, finalmente, fue destruido por la RAF en los fiordos de Noruega.

EL CAMPO DE BATALLA, HOY

En la actualidad, St-Nazaire es un importante astillero que funciona a pleno rendimiento y donde se fabrican los mejores transatlánticos del mundo. Si alguien quiere visitar la ciudad y pasearse entre el antiguo campo de batalla, no quedará decepcionado. Desde la atalaya de una posición de cañones situada en el tejado del indestructible dique para submarinos, el terreno sobre el que lucharon los comandos se extiende casi como si fuera la maqueta sobre la cual se planeó la operación.

Es posible acercarse todavía más al lugar de la acción, pues las autoridades francesas permiten el acceso del público al interior del puerto. Algunas zonas están valladas por razones de seguridad, pero incluso en este caso es posible acercarse a pocos metros de la sala de bombeo, hoy reconstruida, así como de la sala de control sur.

Hay muchos puntos desde donde se divisa la compuerta sur de la esclusa Normandie, situada exactamente en el mismo punto en que el *Campbeltown* la embistió a las 01:34 horas del 28 de marzo de 1942. Uno de los mejores se encuentra junto al espigón viejo, el lugar donde el capitán de corbeta Beattie dirigió el *Campbeltown* a toda máquina y embistió el lugar. El espigón viejo permanece virtualmente sin cambios, y todavía conserva los estrechos escalones por los que Pritchard, Walton y Watson desembarcaron, procedentes de la lancha de Collier. Los fortines ya no están allí, pero el resto del embarcadero de piedra está igual que entonces, y su faro todavía parpadea como señal de alerta al tráfico marino. La entrada vieja ha cambiado un poco, pues, después de la incursión, los alemanes construyeron un enorme dique para submarinos con sus propias compuertas, situado en el muelle donde Newman y Ryder abandonaron la MGB 314. En el extremo sur pueden verse los lugares donde Rodier desembarcó al equipo del sargento mayor Haines. En medio se encuentra el puente que tan celosamente guardaron el capitán Roy y sus hombres.

En el extremo norte del muelle se permite el acceso del público a la compuerta que atacaron los equipos de Brett y Burtenshaw. Es posible acercarse a la estructura y tomar conciencia de su tamaño y del de los muelles. Si alguien tiene la suerte de visitar el lugar cuando la esclusa está seca, obtendrá una clara visión de cuán gigantesca es la instalación. Muy cerca de allí, hacia el oeste, se encuentra la cámara a la que está vinculada para abrir la esclusa, con la gran compuerta que desplaza las máquinas del edificio que se alza en segundo plano, reconstruido en el mismo sitio donde se levantó el que fue destruido por Purdon.

Quizás, el lugar más sugestivo de todos sea el puente levadizo situado a la entrada del puerto. Su característica construcción en forma de retícula permanece casi igual que en la época de la incursión. En el lado del puente que se encuentra en la Ciudad Vieja se halla la caseta de piedra detrás de la cual se refugiaron Pritchard y sus hombres, y junto a la cual se encontró el cuerpo del teniente de navío Walton. Fue por aquel puente por donde tra-

Esta fotografía aérea, tomada algunos meses después del asalto, muestra el éxito de la operación «Chariot». La esclusa Normandie ha sido sellada y se está trabajando para reparar las instalaciones. En la parte central de la imagen, la mitad de la popa del *Campbeltown* se apoya en el lecho del río, mientras que la mitad de la proa ha volado en mil pedazos. Las dos salas de control de las compuertas han quebrado completamente destruidas, y la sala de bombeo, aunque todavía en pie, sólo contiene maquinaria inservible. En la parte inferior de la fotografía se aprecian claramente los objetivos del teniente Roderick, al igual que los montones de arena que cubren los depósitos de combustible subterráneos. (Imperial War Museum, C3398)

Esta foto se tomó justo después del ataque y muestra el dique Normandie abierto a las mareas del Loira. Las anotaciones reseñan algunos éxitos de la operación, como la presa de cemento de la izquierda, levantada para reemplazar la puerta de la esclusa destruida por los torpedos de Wynn. (Imperial War Museum, C2370)

Demolished Machine House
Buckled Gate





ARRIBA **El cementerio de guerra de la Commonwealth en Escoublac. Aquí descansan muchos de los caídos en la operación «Chariot». También se encuentran las tumbas de algunos marineros que perecieron en el hundimiento del *Lancastria*, en aguas de St-Nazaire en 1940, así como algunos aviadores británicos cuyos aparatos fueron derribados en esta zona. (Autor)**

IZQUIERDA **La tumba del sargento Durrant en el cementerio de Escoublac, cerca de La Baule. Durrant es el único miembro del Ejército condecorado con la Cruz Victoria por una batalla naval. Esta circunstancia, junto al hecho de que la recomendación inicial procediera de un capitán de la Armada alemana, convierte la medalla de Durrant en un galardón doblemente único. (Autor)**

DERECHA, ARRIBA **El puesto de observación de la batería de 170 mm de Pointe de l'Eve. Los alemanes aprovecharon el emplazamiento de la central de tiro francesa original, que a su vez había sido construida sobre las estructuras de un fuerte de defensa de costa del siglo XIX. (Autor)**

DERECHA, ABAJO **El monumento dedicado a la memoria de todos aquellos que tomaron parte en la operación «Chariot» está situado a unos cientos de metros de la línea de la costa, entre la entrada sur y los muelles. Recoge los nombres de todos los que murieron durante la incursión. (Autor)**



taron de escapar los valientes comandos hacia la libertad, a primera hora de la mañana del día del asalto. Los comandos le pusieron el nombre de «Puente de los Recuerdos», y por él marchan, con orgullo, los supervivientes de la incursión en todos los encuentros que se celebran en St-Nazaire desde la guerra.

En las afueras de la ciudad, junto a las orillas de la boca del Loira, todavía pueden verse los restos de las fortificaciones alemanas que protegían el puerto, y desde las cuales dispararon aquella mortal tormenta de fuego contra las embarcaciones que remontaban el río. El visitante que así lo desee puede divisar posiciones de cañones y otras curiosas estructuras de cemento a lo largo de la línea de la costa. Y si se decide a aventurarse hasta La Baule, a un kilómetro y medio hacia el interior, en Escoublac hallará el cementerio de guerra de la Commonwealth, donde podrá visitar las tumbas de los caídos. Dedíqueles unos minutos de su tiempo para honrar su sacrificio.

Hay otro lugar que merece la pena visitar. En la playa, cercado por la entrada sur, se levanta el monumento dedicado a la memoria de los muertos. Un sencillo monolito de granito donde están grabados los nombres de los caídos en combate. Junto a él, a la derecha, se encuentra un objeto que perteneció al buque que se inmoló contra la compuerta de la esclusa: el cañón de 12 libras de proa, que monta guardia en memoria de los muertos.

BIBLIOGRAFÍA

Chant-Sempill, Stuart, *St Nazaire Commando*, John Murray, Londres, 1985.
Dorrian, James G., *Storming St Nazaire*, Leo Cooper, Londres, 1998.
Dunning, James, *It Had to be Tough,* Pentland Press, Durham, 2000
Lucas Philips, C. E., *The Greatest Raid of All*, Heinemann, Londres, 1958.
Ross, Al, *Anatomy of a Ship: The destroyer Campbeltown*, Conway, Londres, 1990.
Ryder, capitán de corbeta, *The Attack on St Nazaire*, John Murran, Londres, 1947.
St George Saunders, Hilary, *The Green Beret*, Michael Joseph, Londres, 1949.
Scott, capitán de corbeta Peter, *The Battle of the Narrow Seas*, Country Life, Londres, 1945.
Wingate, John, *Warship Profile n.º 5; HMS Campbeltown*, Profile Publications, 1971.

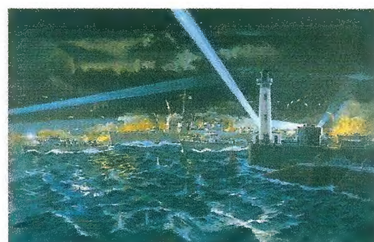
ÍNDICE

Los números en **negrita** corresponden a ilustraciones.

Gran asalto de comandos en Saint-Nazaire

Ken Ford

La incursión en el puerto de Saint-Nazaire, llevada a cabo en marzo de 1942 por una agrupación naval y de comandos británica, fue una de las acciones más osadas de la Segunda Guerra Mundial. El puerto se encuentra en la desembocadura del río Loira y, en 1942, contenía, además de la base de submarinos, la gigantesca esclusa Normandie, la única instalación de la costa atlántica capaz de albergar el acorazado alemán *Tirpitz*.





Este libro narra la historia del asalto a Saint-Nazaire, que impidió el acceso a la esclusa del *Tirpitz*, gemelo del *Bismarck*, en una épica gesta de un selecto grupo de comandos británicos y que cambió el curso de la lucha por el Atlántico.

